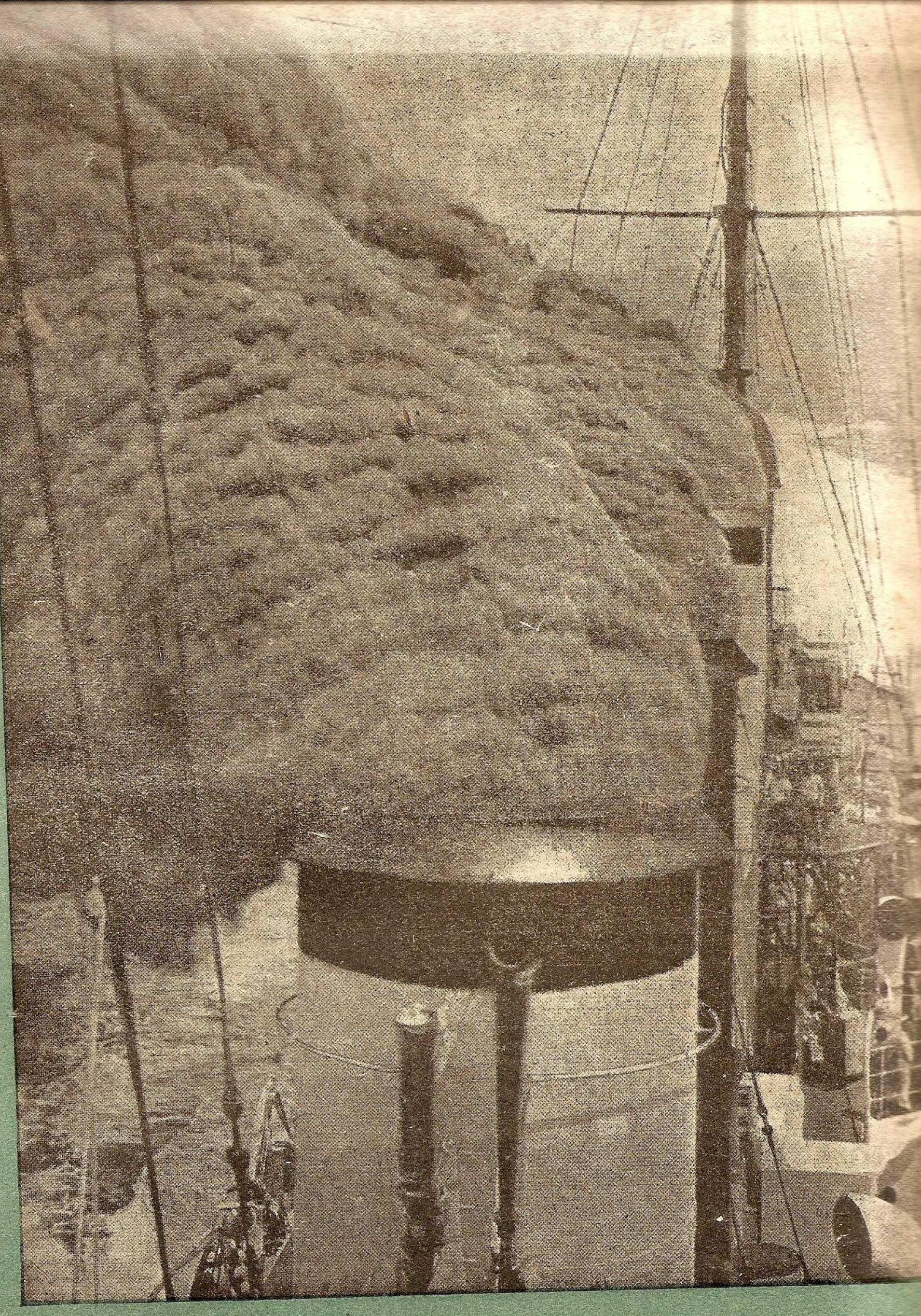
L I G A
NAVALĂ
ROMÂNĂ
PER A MORALA ŞI JURIDICĂ

**Căpitanii sunt
căţelemocraţiei.**

„Cheia întăririi noastre
este drul Dunării spre
marea lă..."
(M KOGĂLNICEANU)



PERDEA DE FUM LANSATĂ DE UN CRUCIŞETOR

MAREA NOASTRA

REVISTA PENTRU PROPAGANDĂ, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

IANUARIE-MARTIE 1946

ANUL XV, Nr. 1—3

MAREA NOASTRĂ

REVISTA LIGII NAVALE ROMANE

PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR DE APĂ

Inscrisă în reg. de publicaţiuni periodice al Trib. Ilfov sub nr. 367/938

APARE LUNAR

Cuprinde articole, informaţii şi vederi din marina naţională, marinele străine, navigaţie maritimă, fluvială şi de plăcere. Viaţa porturilor şi viaţa marinarilor, hidroaviaţie, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, ştiri şi fapte nautice.

Intemeiată de (†) C-dor EUGEN BOTEZ (Jean Bart) ★ Director: C'Amiral A. NEGULESCU (Moş Delam

Numărul 1–3

Redacţia şi administraţia: SEDIUL LIGII NAVALE ROMÂNE
Strada Wilson, 15 — Bucureşti I — Telefon 5.71.08
Cont C. E. C. 12.778

Ianuarie
Martie 1

CUPRINSUL:

* * * : In pragul anului al XV-lea 1
Lt. C-dor Marinescu Al.: Marina — Calea democraţiei 2
Ing. Insp. G-ral Ion Ghica: Lucrările de salvare a vaporului „Impăratul Traian" 4
Lt. C-dor Stoiculescu: Problema construcţiilor navale în U. S. A. 7
* * * : Glasul Presei 12
Puicamar: Dor hoinar 13
Doina marinarului 13
S. O. S. 13
Te chiamă apa 13
Dr. Babeş: La ţărmul Mării Negre 13
Scarlat Preajbă: Recenzii 14
* * * : Informaţii 21
Lt. Paul Epureanu: Cronica Sportivă 25
„ Primul meu voiaj cu yachtul . . 30
Lt. C-dor H. Popovici: Marii navigatori: Cristofor Columb 32
Mihai Tican Romano: Jurnal de Călătorie 34
Viaggiatore: In jurul lumii 36

PREŢUL ABONAMENTELOR PE UN AN:

Pentru instituţii, întreprinderi, agenţii . . Lei 30.000	**Pentru particulari . . . . . Lei 0.000**
	Pentru străinătate . . . . . Lei 0.000

Membrii Ligii Navale Române primesc GRATUIT revista „Marea Noastră" în schimbul cotizaţiei anuæ de: membri majori 5.000 lei; membri juniori (sub 21 ani), maeştrii şi subofiţerii 3.000 lei.

La înscriere se mai plăteşte 1.500 lei pentru carnet, insignă şi statut. Cei din provincie, înscrişi la Centrală vor dăoga 800 lei, costul expediţiei poştale.

★

Inscrierile şi plata cotizaţiilor se fac la sediu Centralei sau prin încasatorul nostru, d. Marin Gh. Gârţoman, Bulev. Al. I. Cuza 26 A (Tel. 7.49.64) care vine la domiciliul solicitanţilor.

In pragul anului al XV-lea

Trecut-a patrusprezece ani — de fapt șaptesprezece — de navigație a revistei noastre, glasul Ligii Navale Române.

Intemeiată de inimosul literat *Jean Bart*, ea a contribuit să apropie din ce în ce mai mult sufletul românilor, al tineretului în special, de această binefăcătoare a omenirei, de acest izvor de sănătate și avuție națională, de acest factor al civilizației, de acest mijloc de înțelegere internațională, — MAREA.

Comandorul *Eugen Botez* (Jean Bart), ca ori și ce marinar adevărat, era și un sincer democrat, iubitor al poporului. La temelia multor așezăminte azi în floare el a pus prima cărămidă: asistența socială, contractele de muncă, sindicalizarea muncitorilor din porturi și marinarilor, desființarea vătafilor, etc. Căci marina a fost de totdeauna școala democrației reale.

Jean Bart dându-și seama ce însemnează o marină pentru orice popor în general, pentru al nostru în special,— izvor de avuție națională, folosit până mai eri nu mai de străini, — a considerat revista ca cel mai minunat mijloc de propagandă a ideilor celor grupați în jurul flamurei Ligi Navale Române.

Comandorul EUGEN BOTEZ (JEAN BART)

Urmașii lui din 1933 încoace au căutat să se mențină pe drumul trasat de el, — *focul pentru MARINĂ, pentru ȚARĂ.*

Recunoscători suntem Subsecretariatului de Stat al Marinei. pentru prețiosul sprijin material și moral dat; d-nei și d-lui Inginer Toma Gâlcă, pentru că nu numai că ne-a găzduit epava după bombardamente, dar ne-a dăruit apartamentul cu întregul mobilier; Șantierelor Navale «România» din Brăila și d-lui Ing. Aristide Ștefănescu pentru repetate și însemnate donațiuni, precum și tutor celorlalți donatori.

Cerem ertare cititorilor noștri că în loc de a primi revista lunar, o au numai trimestrial: Puțini știu greutățile prin care trecem, cotizațiile ne acoperind nici jumătate din costul tiparului. Pentru aceleași motive revista pentru tineret s'a contopit cu »MareaNoastră«, la care de fapt mai toți juniorii erau abonați. Ne vom da silința ca cel puțin calitativul să depășească cantitativul în speranța că toate trecătoarele greutăți vor fi lăsate la pupa și vom porni cât de curând cu toate pânzele întinse spre limanul năzuințelor noastre : ***o marină la înălțimea nevoilor Țării și a iscusinței marinarilor noștri.***

Nu putem încheia aceste rânduri fără a reaminti cel mai însemnat eveniment al anului, apărut ca un curcubeu pe cerul marinei noastre: retrocedarea a parte din navele noastre de război și comerț. Marina noastră, desființată odată cu înfrângerea, este astfel pe punctul de renaștere, prin generosul gest al în vingătorilor.

Din punct de vedere marinăresc, acest prim gest de încredere în sincera prietenie cu puternica vecină dela Nord-Vest, va însemna o eră nouă a marinei noastre, socotită și acolo ca necesară atât propășirei Țării noastre, cât și asigurării păcii aci la Răsărit.

Cu aceste gânduri și nădejdi facem marinăreasca urare: *Drum bun înainte!*

Marina — calea democrației

de Lt. C-dor MARINESCU AL.

Conflictul care a însângerat lumea și ale cărei urme nu se vor stinge curând, a pus față în față două grupuri de forțe imense ce a împărțit lumea în două tabere.

Grupul democratic pe de o parte și grupul fascist pe de alta. Lupta a fost grea iar sorții isbânzii au fost, de multe ori aparent, nesiguri.

Mai ales la început, ei păreau favorabili forțelor fasciste, formidabil înarmate din toate punctele de vedere, inclusiv marina, capitol în care aportul principal a fost dat de Japonia imperialistă și Germania hitleristă.

Deși pentru toată lumea se desprindeau destul de clar din desfășurarea evenimentelor, greutățile mari prin care treceau aliații, abea astăzi putem avea și încă numai în parte, date sigure asupra realității dificultăților ce le întâmpinau grupul forțelor deomcratice. Declarațiile făcute de D. Churchill în Camera Comunelor în Aprilie 1942 și care numai acum au fost aduse la cunoștința publicului, arată modul eroic în care a fost obținută victoria în acest pustiitor conflict. Spunea atunci D. Churchill:

„Nu numai că noi nu am reușit să oprim înaintarea noului nostru inamic (Japonia) dar a trebuit să slăbim în mod serios operațiunile dificile pe care le purtăm contra vechiului nostru vrășmaș".

Pierderile Marinei Engleze erau mari. Erau scufundate sau scoase din luptă: vasul de bătălie „Nelson" și „Barham", portavionul „Ark Royal", crucișetorul de luptă „Repulse".

Mai departe, afirmă D. Churchill:

„Flota paralizată a Statelor Unite s'a retras după atacul dela Pearl Harbour și dela San Francisco la Aden sau Cape Town nu există nici o flotă de suprafață capabilă să întreprindă o acțiune generală contra marinei japoneze.

Marina germană prin flota sa de submarine dă puternice atacuri convoaielor aliate, mai ales la începutul conflictului, periclitând în mod serios aprovizionarea și transportul trupelor pe frontul de Vest.

Flota italiană, deși în genere nu îndrăznește să-și manifeste hotărât prezența într'o luptă navală decisivă, dă totuși destul de lucru aliaților, prin măsurile preventive ce aceștia trebuie să ia în Mediterana împotriva aviației sale maritime, împotriva încercărilor de a pătrunde în porturile aliate cu mijloace individuale și în fine prin măsurile de interceptarea convoaielor italiene.

Aceasta era situația în primăvara anului 1942.

S'ar fi părut atunci, că situația dificilă, creată flotelor aliate, pe toate mările, nu se va mai putea îndrepta.

Care este atunci explicația acestei tenacități cu care Grupul Democratic Anglo - Nord American, pe mare, și U. R. S. S. pe uscat și pe mare, au continuat și reușit să facă față puternicelor lovituri dușmane?

Cu o energie fără seamăn și luând ca prețios aliat factorul timp, aceștia reușesc ca până în anul 1943 să echilibreze forțele printr'o uriașă producție, prin tot felul de contra măsuri împotriva periculoaselor arme fasciste, iar de aci încolo, devin pe zi ce trece superiori inamicului în toate domeniile și în special în Marină. Submarinele flotei hitleriste devin din ce în ce mai neputincioase și măresc cimitirul navelor germane într'o proporție ce ia spre sfârșitul conflictului caracter catastrofal.

Navele de luptă japoneze, sub loviturile aviației aeropurtate, înregistrează pierderi formidabile, nici pe departe egalate de pierderile impuse flotelor aliate prin utilizarea de către japonezi a unor mijloace disperate, ca aviația de sacrificiu, torpila umană, etc.

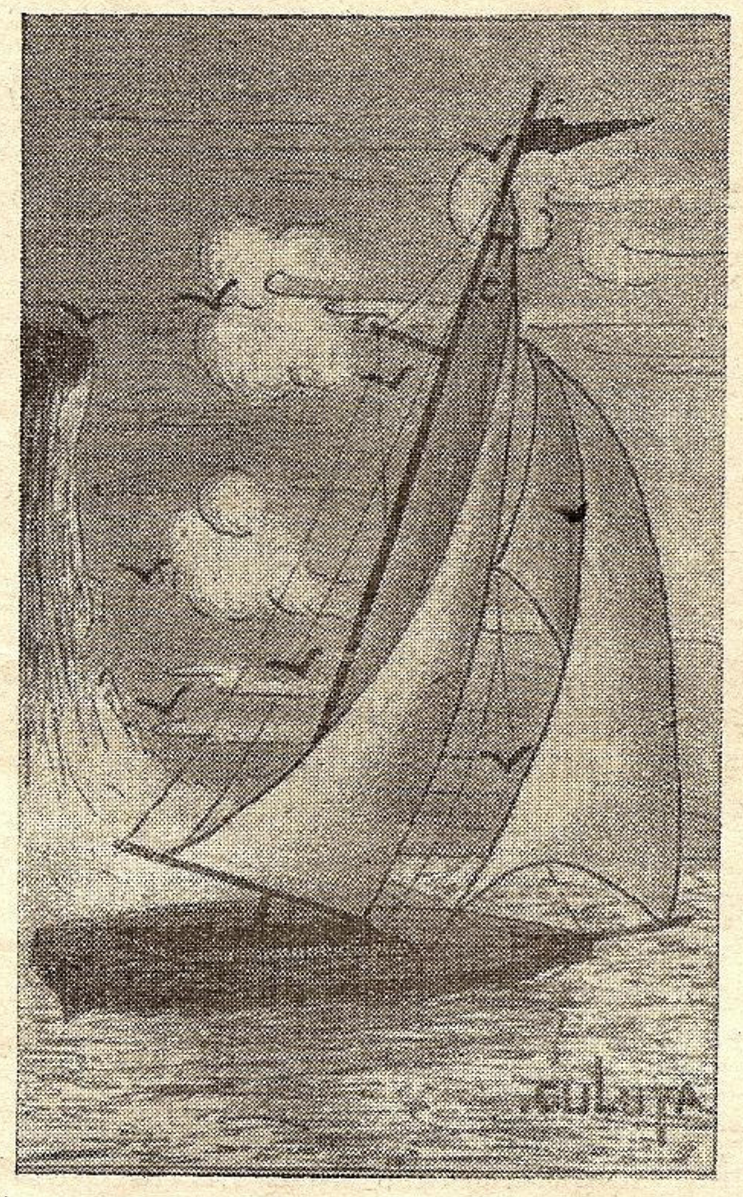
Pe uscat forțele sovietice urmăresc agresorul german care se retrage, adeseori într'o derută ce cu greu putea fi camuflată prin termenul inventat special de „retragere elastică".

Natural că toate aceste răsturnări de situații se datoresc în cea mai mare parte imensei producții de armament și munițiuni pe care aliații au reușit să o pnuă în jos.

Incontestabil însă că numai producția această uriașe nu era un factor suficient. Aceasta cu atât mai mult cu cât până a se ajunge la realizarea ei, au fost lungi perioade când se lupta cu mijloace suficient de modeste și chiar improvizații.

Explicația acestei tenacități și a încrederei depline în victoria finală trebue căutată în altă parte și anume în structura democratică a marilor puteri aliate, care au avut un exponent caracteristic în marinele respective compartiment ce ne interesează în articolul de față.

In eventualitatea unui succes final facsist, marina aliaților ar fi fost cea dintâi și cea mai greu lovită. Oamenii liberi ai mării știau că dacă acest lucru s'ar fi întâmplat, marina lor ar fi fost desființată ca marină națională iar ei constrânși să o vadă distrusă dacă nu ar fi consimțit să devină robii dușmanului.



Iată dece flota franceză în timpul ocupației hitleriste încearcă cu orice preț să fugă din Toulon preferând să-și scufunde navele ce nu au putut fi salvate pe această cale.

La fel, Danezii, popor liber cu foarte multă populație maritimă au dat mult de lucru Gestapoului și armatei hitleriste și pentru același motiv, populația pescărească din Dalmația și-a transformat plumbii dela plasele de pescuit în gloanțe ce le foloseau împotriva dușmanilor fasciști, preferând să-și distrugă uneltele cu care-și asigurau hrana, numai ca să aibă muniție.

Acceptarea și formarea unui bloc comun, de milioane, zeci și sute de milioane de indivizi — așa cum era imaginată, noua ordine hitleristă — nu poate fi impusă de nimeni și oricât de măestrită ar fi îmbinarea mecanismelor sale de constrângere ea nu rămâne decât o mașină teoretică, rece, neînsuflețită, bazată numai pe constrângere, suportată numai pe teroare, și care nu putea avea nimic comun cu interesele națiunilor și indivizilor cărora le era impusă.

Imensele resurse de energie ale națiunilor nu pot fi stăpânite mult timp prin înșelăciune sau teroare și în schimb vor izbucni cu toată puterea atunci când fiecare fir de nisip al complexului ce se numește o națiune sau un grup de națiuni înțelege că acțiunea sa este în primul rând în folosul său. Și acest lucru nu se poate întâmpla decât atunci când individul anonim simte că face parte dintr'un tot pentru care el lucrând, lucrează și pentru sine însuși, atunci când simte că efortul său se înscrie în liniile de forță generale așa cum firișoarele de pilitură de fier se înșiră ordonat în aceeași direcție în jurul unui magnet, atunci când simte că voința lui este voința tuturor, și că voința colectivă, este reflexul voinței sale proprii.

Situația aceasta nu se poate realiza bineînțeles decât într'un climat democratic.

Acest lucru a fost cu atât mai ușor posibil în Marina aliată. Marina este prin excelență mediul în care democrația își poate mai ușor face loc prin însăși esența ei. Nicăeri ca pe un vappr, soarta individului nu este legată mai strâns de soarta tuturor și viceversa.

Pericolul continuu și egal pentru toți, fie în fața elementelor naturii fie în fața primejdiilor inamice, nicăeri nu favorizează mai fericit ca aci desvoltarea unei democrații adevărate, sincere, generoase.

Deci faptul că națiunile cu marina cea mai desvoltată pe glob sunt și cele mai democratice nu este întâmplător. O mare colectivitate maritimă unită în simțămintele sale, în vederile sale, în aspirațiile sale liber adoptate la bord, de bună voe consimțită în urma evidenței că binele individual este binele general, nu puteau să dea decât un popor, un grup de popoare cu aceleași sentimente, un grup de popoare adevărat democratice.

Numai într'un asemenea mediu se pot naște, energii dirijate exclusiv în acelaș sens.

Numai într'o asemenea organizație marile masse pot lua contact cu realitățile uneori crude ale momentelor dificile fără pericol de a scădea puterea de rezistență. Aceasta cu atât mai mult cu cât numai în felul acesta, individul va lua el singur hotărârea de a reacționa cu toată dârzenia. Iată dece D. Churchill nu se sfia să caracterizeze situația în Camera Comunelor în Aprilie 1942, drept „una dintre cele mai întunecate icoane din istoria poporului englez" și pentru ce Generalissimul Stalin în marile sale discursuri din 3 Iulie și 7 Noembrie 1941, nu a ezitat să arate popoarelor sovietice, situația extrem de gravă din acea epocă.

Aceste cuvinte ar fi fost o crimă în gura oricărui membru dintr'o țară nedemocratică, fie că el ar fi fost un simplu individ sau un personaj autorizat să o facă. Si pe bună dreptate: într'o asemenea țară un astfel de discurs ar fi adus imediat o năruire totală a oricărei urme de rezistență a națiunii, a oricărei pofte combative.

In țările dictatoriale sufletul nu participă la viața zilnică. Entuziasmul nu este prezent. O cât de mică nepotrivire în datele problemei și omul se vede absolvit de greaua sa misiune.

Iată enorma deosebire între cele două concepții.

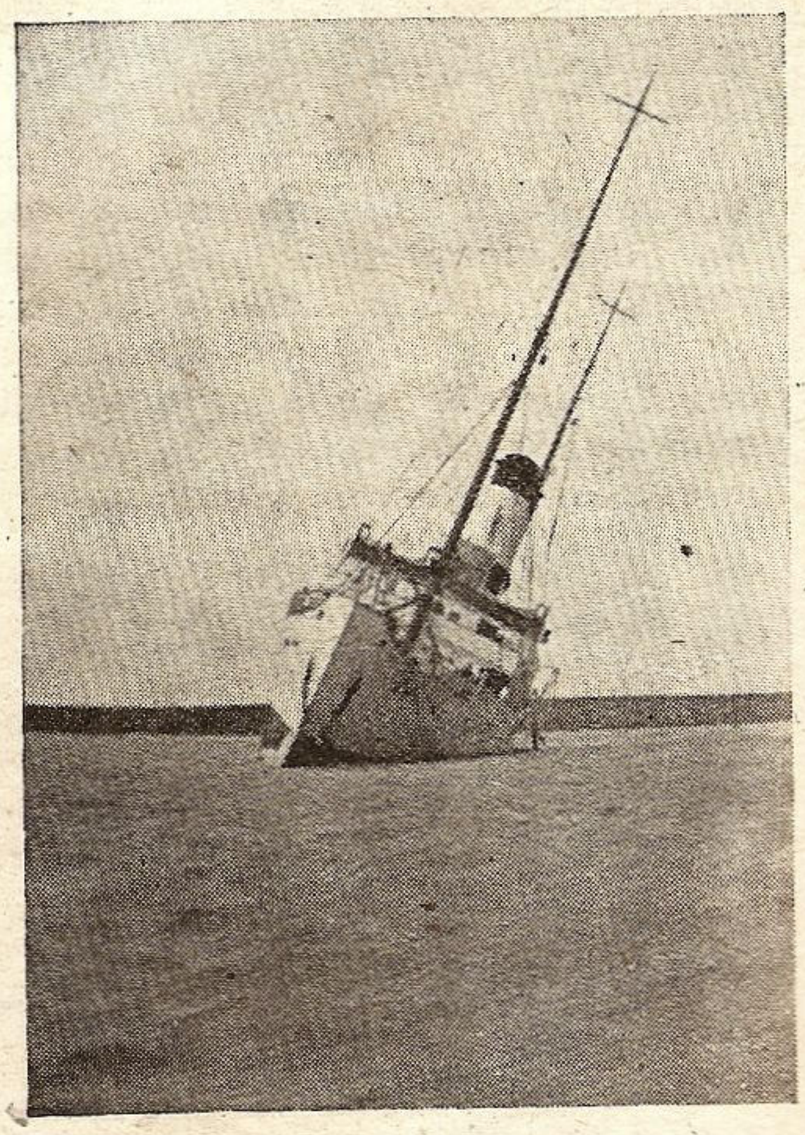
Technica desăvârșită si disciplina oarbă care o pune în valoare. nu sunt suficiente pentru a forma o mașină puternică.

Iată dece numai o națiune democratică poate aduce în războiu și o marină cu adevărat puternică.

Refacerea Flotei : o necesitate națională

Lucrările de salvare a vaporului Impăratul Traian

de Ing. Insp. G-ral ION GHICA



„Impăratul Trăian" după eşuare, văzut din larg

Ca urmare la cele arătate în numărul precedent la S. O. S., să vedem cum s'au aplicat acele principii cu ocazia unor cazuri concrete cunoscute:

Să considerăm scoaterea de pe uscat a vasului „Impăratul Traian" eşuat pe coasta Mării Negre, în dreptul satului Tatlageac (5 mile la Sud de Capul Tuzla), la 6 Februarie 1927.

Intervalul de la această dată şi până la acostarea vasului la cheu la Constanţa se poate împărţi în patru perioade:

Prima, pierderea a patru zile preţioase fără a se face nimic util pentru salvarea vasului sau fixarea lui pe loc din cauza intervenţiei intempestive a vaporului „Durostor" care s'a pus şi el pe uscat complect descărcat voind să tragă pe „Impăratul Traian".

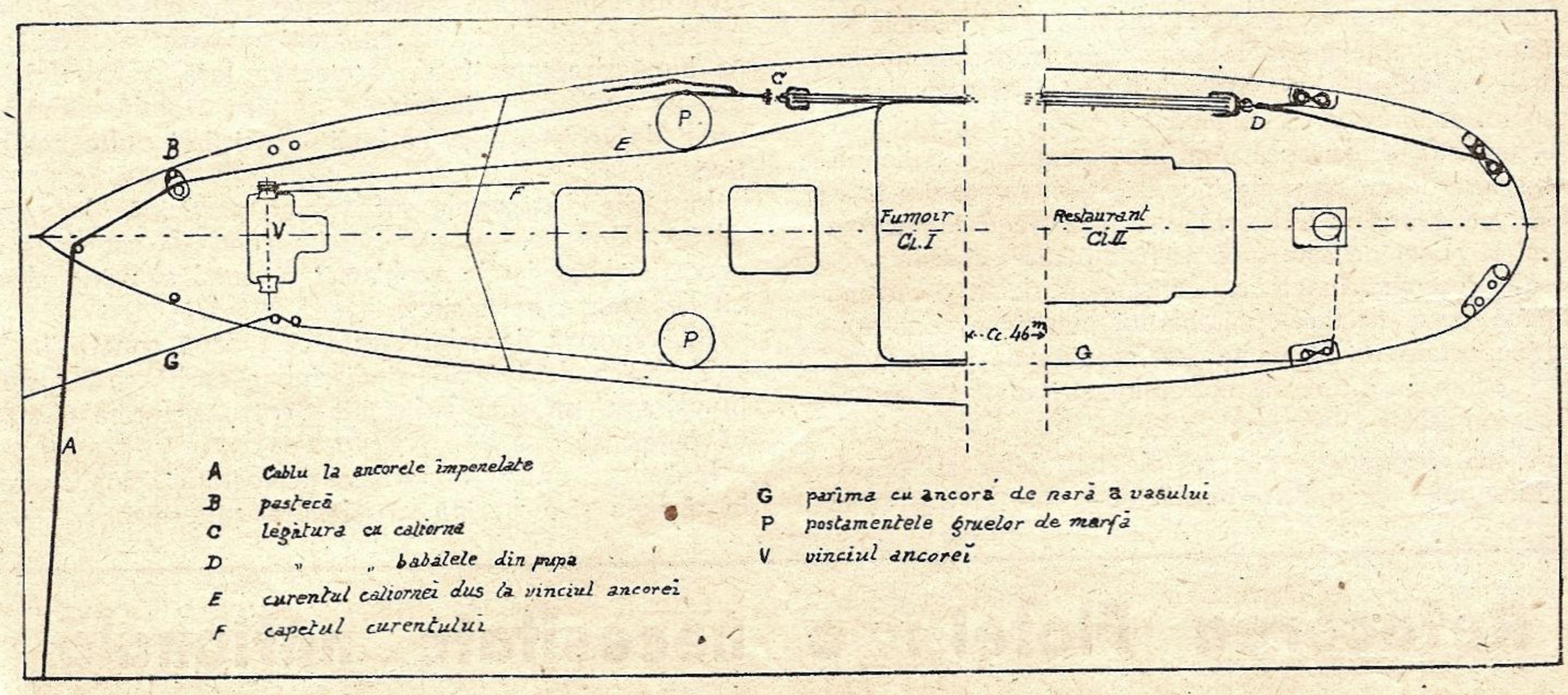
A doua, furtuna de la 11—12 Februarie care a împins vasul mai sus pe uscat, intorcându-l aproape paralel cu coasta la vr'o două sute de metri la Nord de locul unde atinsese uscatul, Aceasta este perioada în care vasul şi-a făcut avariile grave la fund, axuri, elice etc. şi a fost culcat pe stânci înclinat cu 23° spre Babord.

A *treia* când s'au făcut lucrările pentru ranfluarea vasului prin spargerea şi scoaterea a mai multe din stâncile de sub vas cu explozibile şi facerea unui canal spre larg pe care să se tragă vasul pe cablu spre apa adâncă, lucru care trebuia să fie gata până al finele lui Iunie. Din cauză, însă, a gerurilor împiedecând pe scafandreri de a lucra la facerea forajelor în stâncile de sub apă, preparativele pentru scoaterea vasului s'au lungit până în August.

A patra, începe din momentul când vasul, tras pe cablu, în canalul executat, a plutit şi până la aducerea lui în port la Constanţa.

Nu ne vom ocupa decât de cele două din urmă perioade fiind singurele care intră în categoria lucrărilor propriu zise de salvare.

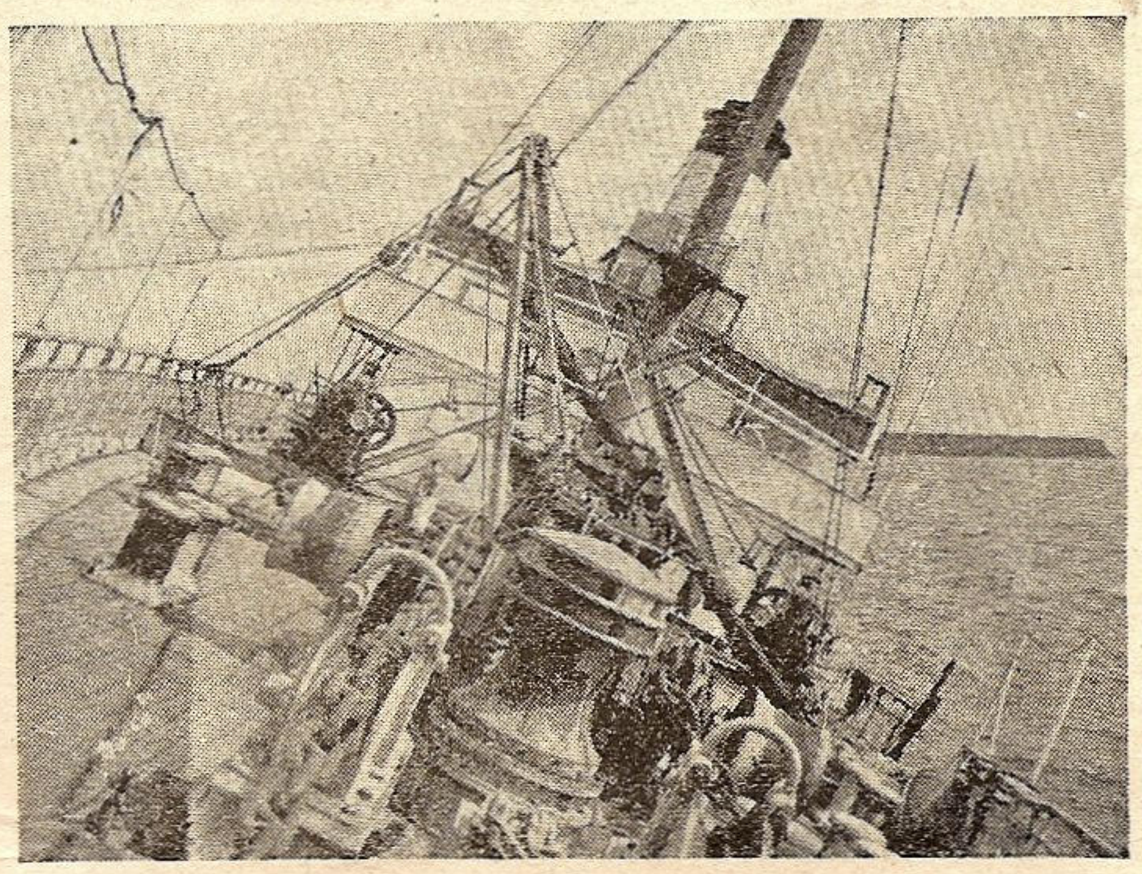
Societatea de salvare angajată pentru scoaterea vaporului „Impăratul Traian" de pe uscat a fost „The Ocean Salvage Co" cu sediul la Londra, care dispunea în apele noastre de vasele „Cleopatra III", „La Nina" şi „King Lear" cari toate trele au lucrat la „Impăratul Traian" în diferite momente ale operaţiunilor. Toate aceste vase sunt remorchere echipate pentru anumite



Schiţa 1: Instalarea cablului ancorei şi caliomei la 14 Februarie, pe care a fost tras vasul eşuat.

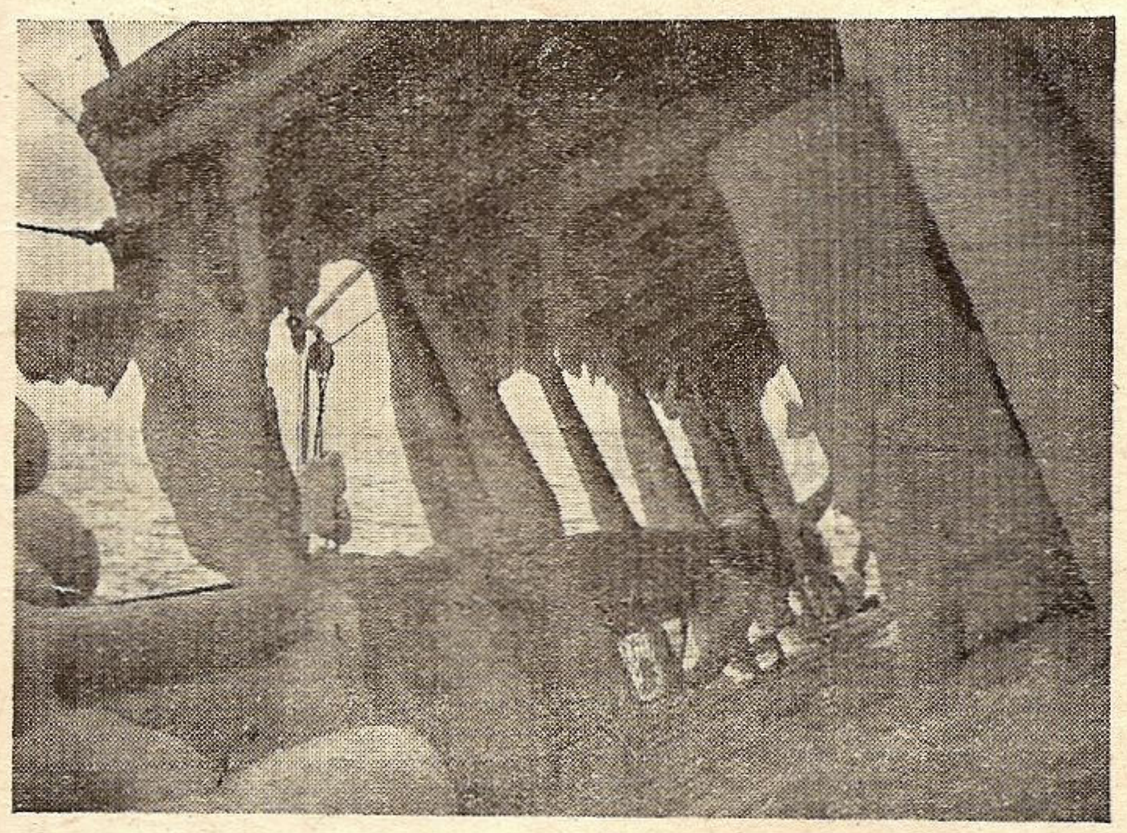
lucrări de specialitate necesare la salvări de vase. Contractul încheiat cu Societatea de Salvare a fost cel tip „No cure no pay“ adică „Nu se scoate vasul nu se plăteşte“.

Prima operaţie care s'a făcut a fost aducerea la larg a uneia din ancorele de nară a vasului (Impăratul Traian) cu o parâmă de oţel, tot a vasului (10 Febr.), care să-l împiedice să mai fie împins spre coastă. Pa-



Pe bordul vaporului înclinat de 23⁰

•râma a fost pusă direct la vinciu .i întinsă, punâdu-se imediat vinciul în mişcare de câte ori se părea că se slăbeşte parâma ; de fapt numai ancora fugea şi vasul nu se mişca. Această legătură a fost inutilă căci puternica furtună care a început numai de cât să bântuie (11—12 Febr.) a rupt parâma şi vasul a fost deplasat. Trebuia căutat şi un mijloc mai puternic de tracţiune. Aceasta

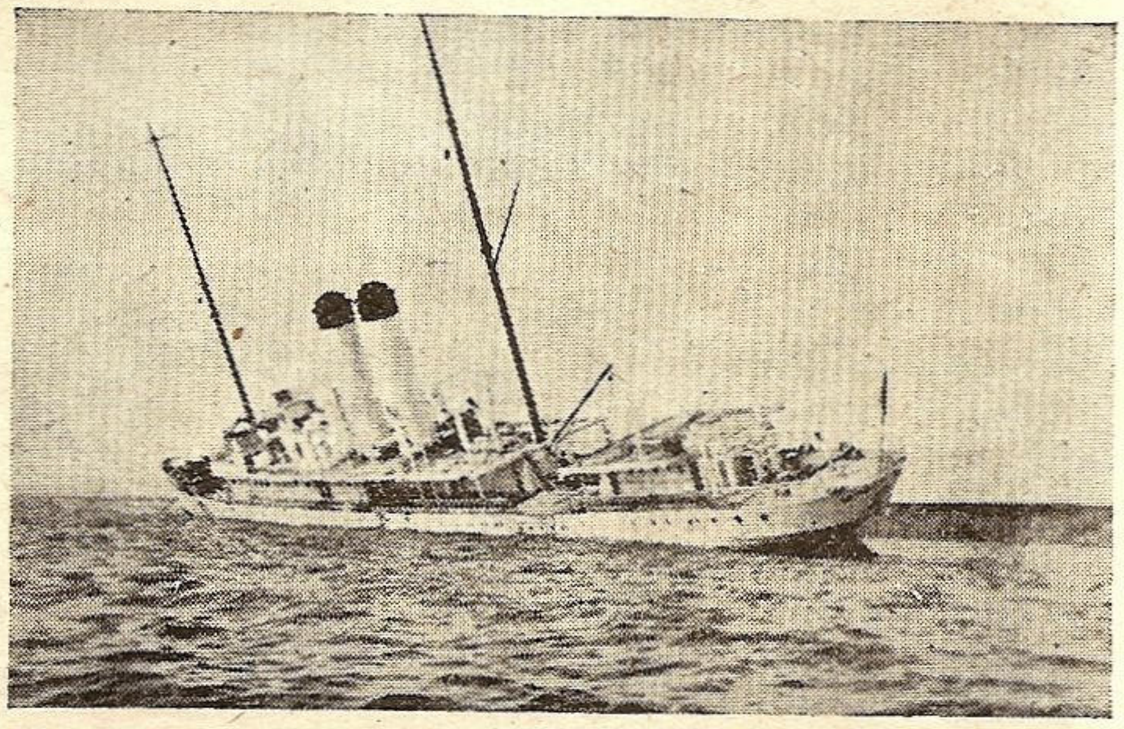


După furtuna din 11—12 Februarie, ghiaţa a îmbrăcat vaporul

s'a obţinut de la magazia Construcţiei Portului Constanţa unde s'a găsit o ancoră mare (de peste 5 tone de tip vechiu cu traversă), de două ori mai grea decât a vasului, şi un cablu gros de oţel dela o deroşeuză de peste 500 metri lungime. Ancora şi cablul au fost trecuţi de pe vasul „Principesa Maria“ pe remorcherul „Mântuirea“ (la 11 Febr.) care a fundarisit-o la cc. 420 metri de prova vasului impenelată cu un ancorot; capătul celălalt al cablului s'a putut da la vas, după care nu s'a mai putut face nimic începând furtuna care a şi deplasat vasul. Remorcherul „Mântuirea“ s'a întors la adăpost la Constanţa. „Principesa Maria“ a eşit la larg pe funduri mai mari şi a ancorat. Deabia la 14 Febr. s'a putut relua cablul la bord, când s'a instalat imediat o caliornă puternică profitând de toată lungimea vasului de la prova fumoarului până la babelele din pupa de care a fost prinsă macaraua a doua ; curentul a fost dus direct la tamburul vinciului ancorei după cum se vede pe schiţa No. 1.

Pe schiţa de plan de la fig. No. 2 se vede poziţia vasului înainte şi după furtuna de la 11——12 Febr. precum şi legăturile cu ancorele ; sunt figurate şi câteva din sondajele făcute în jurul celor două poziţii a vasului şi pe traiectul pe care trebuia tras pentru a ajunge la apa adâncă.

Cu vasul astfel asigurat s'a putut urma cu descărcarea mărfei ce mai rămânea în el, astuparea provizorie a găurilor făcute de stâncă şi scoaterea apei intrate prin ele în vas. Lucrările s'au făcut toate înainte de a se termina sfărâmarea stâncilor de sub vas cu explozibile puse în foragele executate de scafandrieri. După ce se aduna o cantitate mai mare de sfărămături se profita de cea mai mică hulă ca să spele pietrişul (afuilleze) de sub vas cu curentul produs de elicea unui din vasele de



„Impăratul Traian“ văzut din lături

salvare („King Lear“) care ridica apoi cu macaraua bucăţile mai mari şi le ducea la larg ; lucrări, cari după cât am spus, au durat până în August, când s'a profitat de primul vânt şi mare puternică de Est capabilă să salte vasul ca să se procedeze la îndrumarea lui pe canalul preparat. El era deja aproape întors de cablu în direcţia voită.

Cum am spus mai sus, odată cu acestea urma descărcarea mărfei şi tot ce era mai greu din inventar. Ar fi trebuit uşurat vasul cu peste 1150 tone ca să poată pluti orizontal pe un fund de 5 m. şi cantitatea care se putea descărca fiind departe de această cifră, mai ales că cea mai mare parte din dublu fund era inundat, arăta că facerea albiei şi a canalului erau absolut necesare pentru scoaterea vasului.

Atât marfa cât şi apa au fost scoase cu gruile şi cu pompele bordului căci treptat cu lucrările de etanşare s'au putut aprinde focurile la căldări, alimentându-le cu apă de mare. Ca marfă se găsea şi orez în saci care prin umflarea cu apă de mare au rupt sacii şi făcuse din ea în cale o mocirlă care nu se putea scoate nici cu pompa nici cu sacu ci a trebuit ridicată cu lopata şi căldări mari (bennes) şi aruncată direct la mare; o operaţie foarte anevoiasă.

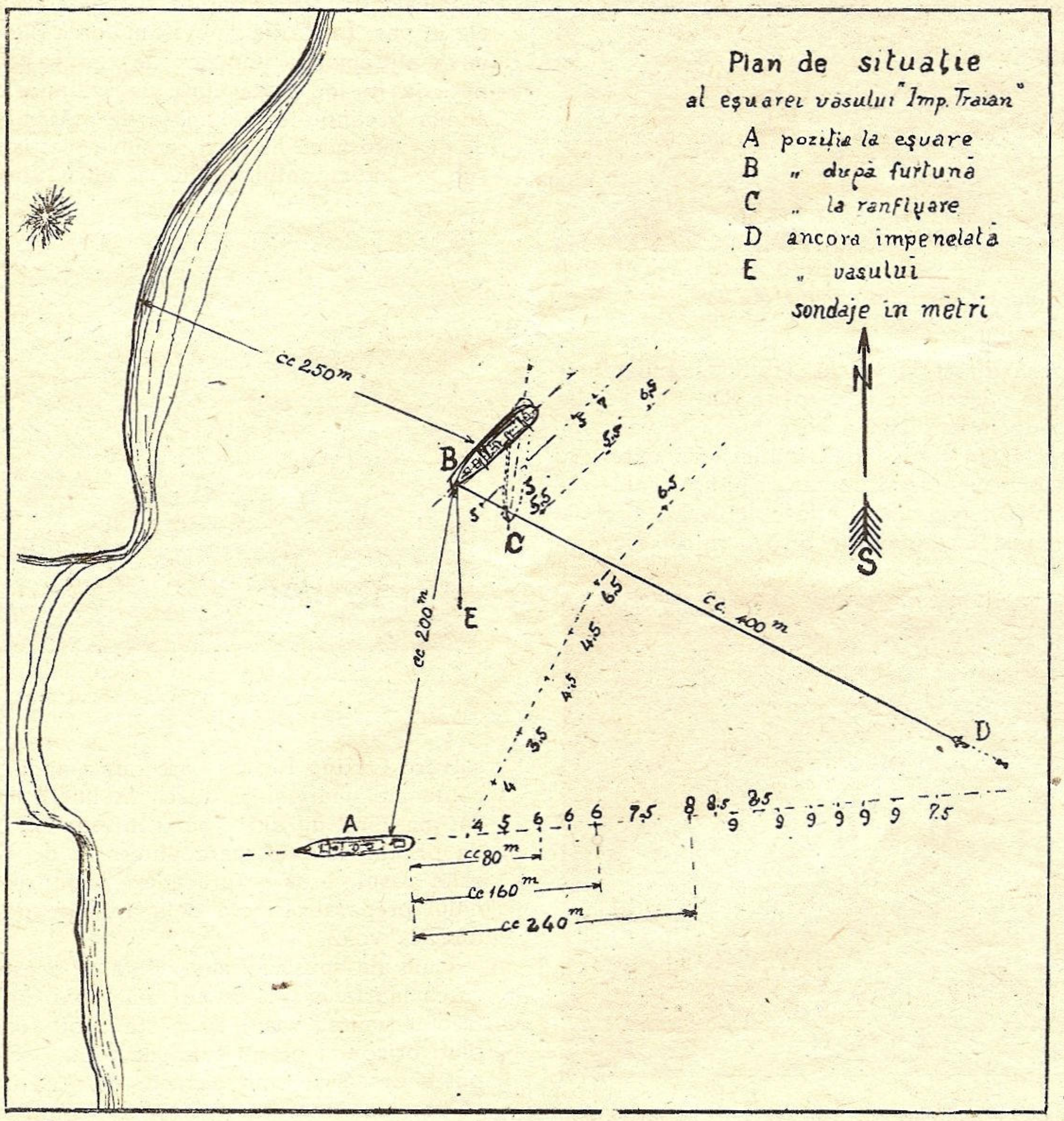
Toate au mers bine până a început să plutească vasul în apa aproape calmă din canalul care ducea la apă de 7 m.; vasul încă mai era stingherit de cablul pe care se trăsese şi pe care însă se trăgea foarte încet din cauza reducerei vitezei prin caliornă.

Aci din nenorocire intrăm în perioada a patra, căci din cauza hulei mari care începuse, nu s'a putut organiza destul de repede remorcarea directă a vasului la apa de peste 8 m. adâncime, care îi trebuia ca să scape de efectul hulei, şi să poată fi dus până la Constanţa ; vasul a fost izbit de fund din cauza hulei tot crescândă, pe o dună de nisip chiar la mijlocul lui (în dreptul căldărilor), ceea ce la făcut să sufere o încovoiere, producându-i eforturi peste limita de elasticitate a tablelor şi a profilatelor din care era alcătuit corpul, evident mai ales la fund şi pe puntea bărcilor, unde s'au constatat deformări foarte mari cari au rămas permanente.

Vasul a fost remorcat şi dus pân'aproape de port şi lăsat să se aşeze uşor pe un fund de nisip la vii. Aci a rămas câtva timp plin cu apă până la nivelul punţei superioare şi restaurantul era inundat complect. Aşa a rămas în bătaia vânturilor până ce scafandrierii au putut etanşa corpul şi apoi să pompeze apă din el ca să fie adus şi adăpostit în port.

După o examinare amănunţită a vasului de o comisiune, din cre făceam şi eu parte, s'a ajuns la concluzia că nu mai era posibilă o reparaţie utilă. Ea ar fi cerut o refacere a lui şi ar fi costat mult mai mult decât un vas făcut nou dela început şi rămâneai tot cu un vas vechiu. Vasul a fost vândut, aşa cum era, prin oferte pe piaţă pentu desfacere. A fost dus la Genova la remorcă şi desfăcut de cumpărători. Circumstanţele au făcut ca „Impăratul Traain" să nu fie înlocuit până la 1938, adică după 11 ani, când a fost construită motonava „Transilvania".

Ing. I. Ghica



Prin reconstrucţia flotei pavilionul românesc va flutura din nou pe mări

PROBLEMA CONSTRUCȚIILOR NAVALE

EFORTUL FĂCUT DE STATELE UNITE IN CONSTRCȚIA VASELOR DE COMERȚ IN ACEST RĂZBOI ŞI CONCLUZII PENTRU MARINA NOASTRĂ COMERCIALĂ

Lt. Comandor Stoiculescu

In faza de reconstrucţie a marinei noastre comerciale, după pierderile grave suferite în războiul actual, suntem puşi în faţa unei probleme greu de rezolvat.

Pentru a informa publicul asupra aspectului particular al acestei probleme, în care, din nefericire găsim puţini iniţiaţi, şi a-l documenta într'o oarecare măsură asupra consecinţelor ce decurg dintr'o lipsă de informare documentată, am găsit cu cale că este momentul a enumera pe scurt rezultatele la care au ajuns St. Unite ale Americei în acest domeniu.

Lupta dusă pe oceane contra vaselor de comerţ a avut un aspect planetar în acest război. Aşa încât, la finele anului 1942 tonajul rămas era jumătate din acela existent în 1939, fără a mai socoti tonajul imobilizat din cauza avariilor.

S'au întocmit programe vaste pentru a remedia această situaţie fără precedent.

Acela al Statelor Unite este cel mai cunoscut şi mai bogat în rezultate, şi din care putem trage concluziile de mai jos fără teamă de a fi greşit.

Aşa dar din totalul caracteristicilor construcţiilor navele comerciale americane citäm următoarele trei :

— Construirea în serie a câtorva tipuri;

— Inlocuirea pachebotului prin cargo mixt;

— Incercarea de a rezolva criza prin cargouri „simplificate".

Aceste concluzii au fost trase din cele 8 milioane tone construite în 1942 şi câte 10 milioane tone în anii următori, adică mai mult de 1000 unităţi comerciale anual.

Dar înainte de a trata problema, găsesc nimerit să dau câteva detalii asupra noţiunei de tonaj, pe care o vom întâlni în tot cursul expunerei.

Se atrage atenţiunea dela început asupra acestui termen din dicţionarul maritim, ale cărui variante sunt complect diferite. Uneori aceasta înseamnă capacitate, cubaj; alteori greutate, tone.

Din capul locului vom spune că tonajul vaselor de comerţ este complect diferit de acela al deplasamentului navelor de luptă.

TONAJUL BRUT este capacitatea interioară totală a unei nave de comerţ evaluată în „tone de registru" sau tone de capacitate; o tonă de registru având valoarea a 100 picioare cubice engleze = 2,83 m. c.

Deşi este vorba de capacitate, de metri cubi, unitatea de măsură este tona. Acest termen derivă din franţuzescul „tonneaux" sau „botte" care în secolul XVII, pe timpul exportului de vinuri de Bordeaux spre Nordul Europei, ajunsese să definească capacitatea unei nave de comerţ prin numărul de sticle sau butoae de vin Bordeaux pe care putea să-l transporte.

„TONAJUL NET" este în principiu spaţiul utilizabil pentru pasageri şi mărfuri, măsurat cu aceiaş unitate de măsură „tona de registru".

Se obţine plecând dela tonajul brut, din care se scade spaţiul ocupat de cabinele echipajului, maşinile, căldăriel, tancurile de combustibil.

TONAJUL „DEAD WEIGHT" evaluat în tone engleze, de astă dată este vorba de greutate (1015 Kg. = o tonă). Dead-Weight reprezintă greutatea admisibilă pentru pasageri, mărfuri, combustibil, etc.

Este mai exact diferenţa între deplasamentul în plină încărcătură corespunzător semnului depe bordaj (bordul liber) şi acela al navei goale.

Inţelegem prin deplasament greutatea volumului de apă pe care-l dislocă o navă atunci când pluteşte.

Programele enunţate precum şi construcţiile americane sunt socotite în „tone dead-weight".

Construcţia în serie nu putea să găsească ocazie mai nimerită, pentru a rezolva anumite probleme navale care începuseră deja să se facă simţite nu numai în marina de comerţ americană, decât această perioadă de efort în plin război.

Ideia de a se fixa şi adopta anumite tipuri de nave nu este un rezultat al războiului.

Prin *„The marchant marine act"* din 1936 „The U. S. Maritime Comission" a fost însărcinată să stabilească un vast program de reconstrucţie a marinei comerciale americane, cuprinzând un total de 500 vapoare.

După o lungă şi minuţioasă cercetare ea se fixă asupra unui număr redus de tipuri.

Astfel, clasa cargourilor şi a cargourilor mixte nu cuprinde decât trei tipuri principale, fiecare având mai multe variante.

La fiecare tip găsim o categorie cu motoare DIESEL şi o alta cu vapori. Unele tipuri sunt din acelea cu forme fine, altele de tip normal; mai există încă o categorie de vase amenajate pentru a transporta un anumit număr de pasageri.

Ele vor beneficia de toate avantajele tipului standard păstrând în acelaş timp supleţea necesară la cerinţele diferitelor linii de trafic.

Tablourile I, II şi III dau caracteristicile acestor tipuri şi a variantelor lor.

CARGOURI TIP C—1

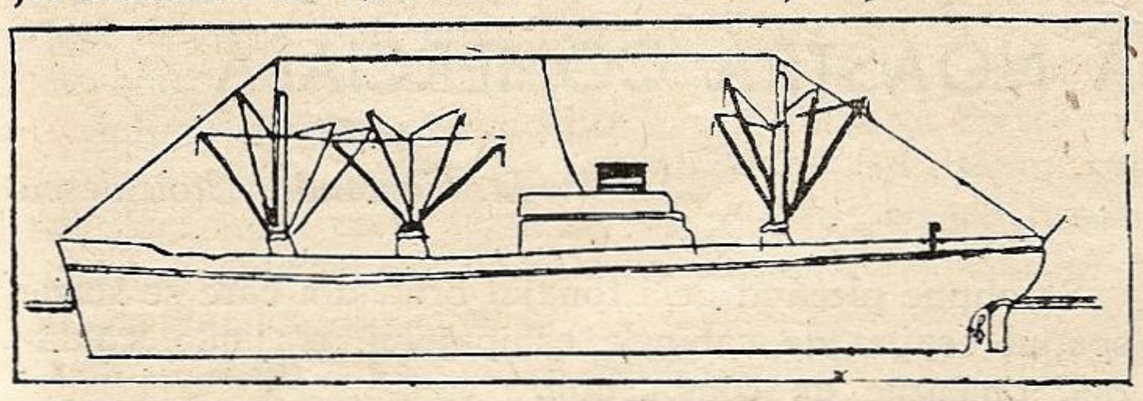
Cargoul *„Shelter Deck"* spre deosebire de cargoul obicinuit *„Full Scantling"*, — reprezintă ultimile urme ale sforţărilor făcute de constructorii navali spre a proteja mărfurile sau pasagerii sub puntea de manevră, printr'o suprastructură uşoară, atunci când densitatea mărfii aşezată în magazii nu atingea nivelul încărcăturei maxime admisă de regulamente.

Vapoarele de categoria „awning deck" şi „spardeck", concepute pentru protecţia indigenilor transportaţi pe punte în Extremul Orient şi Orientul apropiat, au dispărut.

Singur tipul „Shelter deck" cu punte caracteristică pentru protecţia animalelor mai trăeşte încă. Astăzi ti-

pul „fullscantling" se întrebuinţează pentru transportul mărfurilor grele şi foarte grele (cărbuni, minereuri, etc.) Iar tipul „Shelter deck" pentru transportul mărfurilor uşoare ca: textile, fructe, etc.

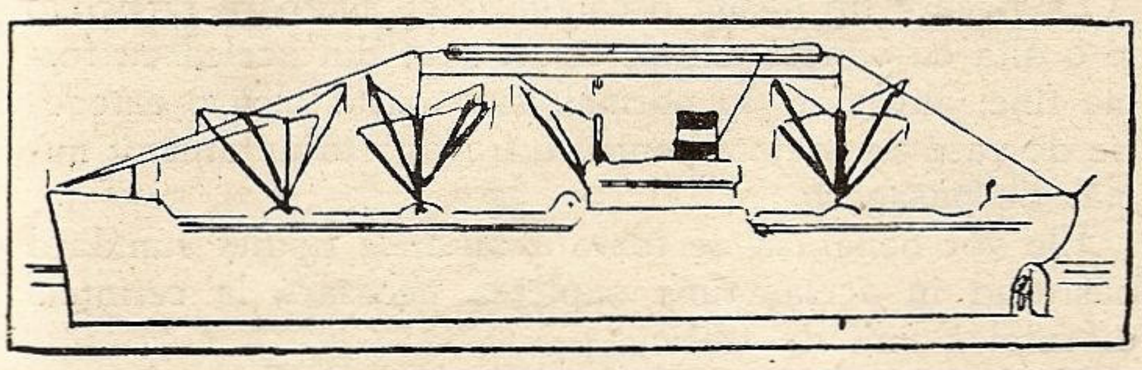
Exemplul din tabloul I ne demonstrează că pentru 300 tone în plus la pescaj minim, tipul „full-scantling" este autorizat să încarce în plus 1475 tone de marfă; pescajul crescând cu 1,22 metri. Un avantaj important al ti-



Caracteristici	Tip „Shelter-deckg„		tip „Full scatling"	
	Vapori	Diesel	Vapori	Diesel
Tonaj brut (tone m.)	5.028	5.028	6.900	6.900
Dead Weight (t de 1016 kg)	7.500	7.400	8.975	8.875
Deplasament încăr. max. în tone	11.100	11.100	12.875	12.875
Capacitate transport mărfuri :				
Tone	6.240	6.440	8.047	7.262
Metri cubi o ubi . . .	12.769	12.741	13. 135	13.052
Lungime max. (metri)	123.95	125.95	127.41	127.41
Lărgime m.	18.30	18.30	18.30	18.30
Inălţimea cocii (dela chilă la puntea princip) m. . .	11.43	11.43	11.43	11.43
Pescaj (maxim încăr) m.	7.16	7.16	8.38	8.38
Puterea mapinilor în a.p.	4.000	4.000	4.000	4.000
Viteza normală (noduri)	14	14	14	14
Rază de acţiune(mile)	10.000	10,000	10.000	18.000

Tabloul 1. Caracteristicile cargourieor Tıp. C-1.

pului „Shelter deck" este de a putea aranja avantajos calculul datorat fiscului în raport cu volumul mărfurilor transportate. Spre exemplu: a nu intra în calcul spaţiul cuprins între puntea principală şi puntea de manevră, atunci când nu este ocupat cu mărfuri (a se observa diferenţa de tonaj brut dintre cele două tipuri).



Caracteristici	Vapori	Diesel
Tonaj brut (tona = 2.83 m. cubi) .	6.085	6.200
Tonaj net (tone = 2.83 m. c.) . . .	3.573	3.653
Dead Weight (tona = 1016 kg) . . .	9.758	8.656
Deplasament încăr. maximă tone . .	13.893	13.876
Capacitate transport. mărfuri m.c. . .	15.936	14.352
Lungime max. (m.)	140	140
Lărgime (m.)	19.21	19.21
Inălţimea cocii (dela chilă la puntea princip.) metri	12.35	12.35
Puterea maşinllor a.p.	6.000	6.000
Viteza normală (noduri)	15.5	15,6
Raza de acţiune (mile)	13.000	12.500
Pasageri	12	0

Tabloul II. Cavacteristicile cargourilor Tip C-2.

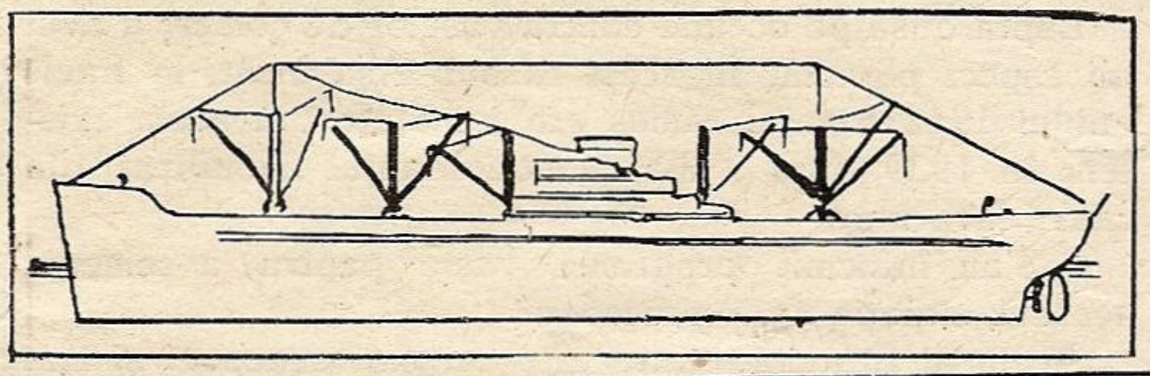
CARGOURI TIP C—2

Comparând cifrele tonajului net (tone de capacitate a 2,8 m. c.) cu aceia a magaziilor în m. c. observăm că tonajul net nu mai are în prezent decât un foarte depărtat raport cu sensul lui original de volum pus la dispoziţia pasagerilor şi a mărfurilor. Diferenţa se explică prin admiterea deducţiilor forfetare, variabile după regulele fiscului maritim şi bineînţeles, discontinue, ca în cele mai multe cazuri întâlnite în comerţul maritim. Tonajul are dealtfel o mare importanţă în ceiace priveşte exploatarea comercială a unui vas de comerţ fiindcă pe baza lui se calculează taxele de port, pilotaj, remorcaj, etc.

Tot el stă la baza proectului de construcţie al vasului în ceiace priveşte regulele societăţilor de clasificare spre a obţine condiţiuni optime, precum şi acelea ce stau la baza perceperii taxelor de trecere prin canale (Suez, Panama, Sulina, etc.) şi pentru care se percep taxe diferite.

CARGOURI TIP C—3.

Toate cargourile tip C—3 sunt construite pentru a ambarca pasageri şi din această cauză ele sunt categorisite după *„Convenţia Internaţională pentru salv-*



Caracteristici	Vapori	Diesel
Tonaj brut (tona = 2.83 mc) . . .	7 773	7.866
Dead Weight tona de 1016 kg) . . .	12.545	11.975
Deplasament încăr. max (tone) . . .	17.615	17.615
Capacitate de transport mărfuri :		
tone	10.446	10.026
m.c.	20.685	18.942
Lungimea max. m	150	150
Lărgime m	21.20	21.29
Inălţimea cocii (dela chilă la punte)	12.96	12.96
Pescaj în max. încărc. m	8.10	8.70
Puterea maşinilor a.p.	8.500	8.500
Viteza noumalş (noduri)	16.5	16.5
Raza de acţiune (mile)	14.320	14.500
Pasageri	12	12

Tabloul III. Caracteristicile cargourilor Tip. C 3.

gardarea vieţilor omeneşti pe mare" din 1929, ca nave de pasageri. Deaceia vom vedea că i s'a dat o deosebită importanţă porţilor etanşe precum şi instalaţiilor contra incendiului.

CARGOURI MIXTE C—3.

Compartimentajul cargourilor tip C—3 a fost realizat după concepţia fiecărui şantier canstructor de serie în ceiace priveşte transportul pasagerilor, însă se observă totuşi aceiaş tendinţă moderată la acest capitol.

Explicaţia vine de acolo că, începând din 1937, autorităţile maritime americane şi-au dat seama că avionul va prelua clientela de lux a transportului oceanic şi în special aceia depe pacheboturile rapide.

La începutul anului 1941 au fost comandate şantierelor americane 190 vapoare din care:

38 cargouri de tipul C—1.
58 cargouri de tipul C—2.
52 cargouri şi cargouri mixte de tipul C—3.

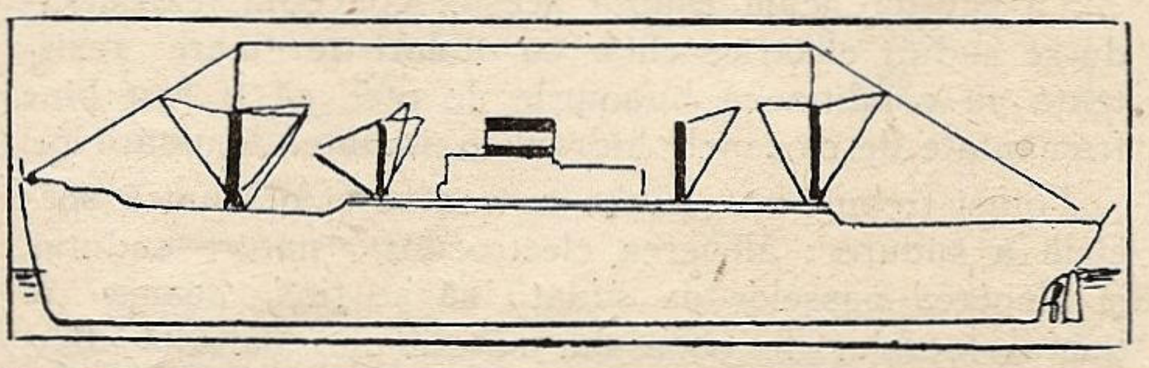
Incă dela acea dată s'a observat că sunt excelente pentru timpuri normale, însă prea lente pentru timp de război.

Un tip simplificat, tipul E C—2 de 9150 tone deadweight, fu stabilit. Se pune în construcție o primă tranșă, în Ianuarie 1941, de 200 de vapoare. Ii urmează o alta de 212 (jumătate de tipul EC—2 și jumătate de tipul C) în Aprilie 1941.

A se compara cu ritmul din 1938 când se construiau câte 50 de vapoare pe an.

De atunci comenzile au mers în proporție crescândă și în ajunul intrării în război al Americei (Dec. 1941) se aflau în construcție deja 700 vapoare de comerț.

Repartizarea comenzilor are la bază aceiaș ideie, aceia a simplicității. Fiecare șantier nu construește altceva decât un acelaș tip în care s'a specializat. Astfel:



Caracteristid	Tip Sun Shipbuilding	Tip Newport-Nen Shipbuilding
Tonaj brut (tone = 2. 83 m c)	8.030	9.300
Deacl Weight = 1016 kg)	8.850	9.690
Deplasament max inc. (tone)	16.725	16.190
Capacit. Transp. mărfuri t	6.365	7.350
m. c.	11.326	14 383
Lung. max. m	150	150
Lărgime m =	21.20	21.20
Inălț. cocii . . . . m	12.96	12.96
Pescaj max. încăr. (m)	8.31	808
Puterea mașinilor a. p.	8.500	8.500
Viteza uormală . . (noduri)	16.5	16.5
Raza de acțiune . . (mile)	14.000	9.100
Pasageri	196	96

Tabloul IV Caracteristicele Cargourilor mixte Tip. C-3.

— 62 cargouri tip E C—2 au fost comnadate la șantierele *Fairfield Yard* dela Bethlehem Steel Corp.

— 40 cargouri tip E C—2 la Federal S. B. & D. D. Comp.

— 36 cargouri tip C—3 la *Seattle Tacoma S. B.* Corp.

— 107 petroliere la Sun Shipbuilding & D. D.

Aceasta era repartizarea comenzilor la data de 1 Aug. 1941.

O caracteristică interesantă în ceia ce privește creiarea de noi șantiere este renunțarea la „stabilimente monstre". Aceasta condamnă „politica dela Hog Island" din 1917. Hog Island avea 50 de cale de construcție.

Astăzi s'a constatat că cifra de 16 cale de construcție este aceia normală pentru un șantier constructor.

Standardizarea tipurilor simplifică construcția.

Aceasta înseamnă reducerea tipurilor de mașini, aparate auxiliare, accesorii ale cocii, mai miult chiar decât interșanjabilitatea elementelor șarpantei.

Este desigur avantajos ca în acelaș șantier, toate guseurile care trebuie să unească aceiaș serie de profiluri să fie interșanjabile. Dar ce interes avem ca aceleași piese să fie interșanjabile cu acelea ale altui șantier?

Economia realizată însă, prin uniformizarea aparatului motor, auxiliare, accesoriilor cocii, este considerabilă.

Nici nu ne dăm seama câte variante s'ar putea obține dacă spre exemplu, s'ar da comenzi unor constructori din diferite țări, pentru una sau două duzini de vapoare pe an.

Vor trebui construite atâtea tipuri de vinciuri pentru manevra bigilor de încărcare câte catarge, de rezistențe diferite vom avea. Vom avea așa dar vinciuri pentru 2000, 2500, 3000 kg.

Se poate admite că aceste vinciuri vor fi cu aburi la vapoare și electrice pe vase cu motoare Diesel.

Insă numai în gama celor electrice se vor găsi clienți cari cer motoare serie cu tensiune constantă; iar alții, seduși de sistemul Thurry, cer din acelea cu intensitate constantă. Unele fiindcă inginerul electrician a vrut să demonstreze că numai curentul alternativ poate rezolva toate problemele și a primit vinciuri cu motoare alimentate cu curent alternativ. Altele au vinciuri electrohidraulice. Se vor găsi desigur și din acelea unde, un furnizor dibaci a reușit să demonstreze principiul că fiecare motor trebuie prevăzut cu un grup convertizor Ward-Leonard (cazul marinei Austro-Ungare care era singura în 1914, care avea un corp de ingineri electricieni ai cărei funcționari trebuiau să-și justifice existența).

Vom ajunge astfel, citând numai acest caz, la atâtea tipuri de vinciuri câte vapoare sunt în construcție; ba vom găsi chiar mai multe tipuri de vinciuri pe acelaș vapor.

Soluția acestei probleme a fost dată de *„Comisia Maritimă a Statelor Unite"* tuturor constructorilor de vapoare. preconizând vinciul electric chiar pentru vase cu aburi.

O asemenea standardizare, care nu se aplică numai la un tip de vase, ci la toate, este mai importantă ca aceia a unei forme de carenă tip.

In ceia ce privește montajul elementelor șarpantei, efectul standardizării tipurilor și al specializării șantierelor, se obține mai puțină economie.

Această experiență se poate concretiza astfel: se câștigă mult construind două vase de acelaș tip în loc de unul singur. Se câștigă încă ceva făcând 10 în loc de 5. Nu se câștigă mai nimic făcând 100 în loc de 50. Aceasta din cauză că munca din sala de trasaj realizată ca economie reprezintă o parte infimă din munca totală, iar pe de altă parte construcțiile navale nu se acomodează cu un important utilaj specializat.

Studiul unui model nou de automobil sau de avion și punerea lor în lucru reprezintă o cheltuială importantă, pentru care avem interes să-l multiplicăm într'un număr mare de exemplare.

Războiul a pus Americei încă o problemă.

Fiind nevoie presantă de tonaj, ce s'ar putea face pentru a mări, și în acelaș timp a grăbi producția?

Această problemă a fost rezolvată adoptând un tip de cargouri simplificate, clasa E C—2 (poreclite „ugly ducklings"). Simplificarea constă în natura și puterea aparatului motor. Ea n'a fost primită cu prea mult entuziasm de către lumea maritimă americană. Era vorba de alegerea aparatului motor: Diesel sau vapori? Și în cazul vaporilor, ce combustibil vor arde? Cărbun; sau păcură?

La aparatul propulsor altă problemă: mașini alternative sau turbine?

Toate aceste elemente depind de numeroși factori: preț, natura combustibilului ce vom găsi la diferitele escale obligatorii, raza de acțiune, etc.

Motorul Diesel spre exemplu, care costă mai mult decât maşina cu vapori însă consumă mai puţin, este indicat acolo unde motorina se găseşte din abondenţă, iar escalele se află la mari distanţe între ele.

Prima simplificare a tipurilor E C—2 o constitue revenirea la maşina alternativă, din cauză că producţia americană în motoare Diesel tip Marină era puţin desvoltată iar fabricile de turbine erau supra aglomerate cu comenzi pentru marina de război.

Alegerea aparatului motor are la bază mai mulţi factori şi anume :

— costul general al transportului,
— interesul,
— amortismentul,
— asigurarea,
— salariul echipajului,
— costul combustibilului.

DISCUŢIE.

Cargoul lent arde mai puţin combustibil decât cel rapid per tona transportată, însă urcă celelalte cheltueli ca : amortizarea, asigurarea, salariul echipajului.

Viteza optimă depinde dealtfel de liniile maritime pe care le deserveşte şi într'o mare măsură de naţionalitatea echipajului, factor principal pentru calculul salariilor.

Aşa se explică dece cargoul lent în unele ţări dădea, înainte, de război, bune dividente ; pe când în alte ţări, acelaş cargou dădea deficite.

Marinarul american preferă viteza şi deaceia comisia maritimă a ales pentru tipul C o viteză ridicată.

Pentru acest motiv s'au adoptat vitezele normale cuprinse între 14—16,5 noduri.

Viteza tipurilor E C—2 de 11 noduri a fost dictată de maşina atlernativă, consecinţă a insuficienţei industriei americane în acest domeniu.

Alegerea maşinei alternative, cu preţ mic de cumpărare însă cu mare consumaţie de combustibil şi mică viteză economică, a format tema principală a criticilor opiniei publice americane atunci când s'a hotărât construcţia cargourilor tip E C—2.

Este sigur că aceste tipuri cu greu vor supravieţui în momentul în care flota comercială mondială va fi atins plafonul normal.

In timpul războiului viteza cargoului era cea mai bună armă defensivă. Convoaiele compuse din cargouri cu 16,5 noduri, capabile să urce la rigoare, până la 18 noduri, scăpau cu uşurinţă atacurilor submarine, spre deosebire de acelea cu viteze de 10—11 noduri care cădeau cele mai adeseori pradă agresorului.

Construcţia cargourilor Tip E C—2 era numai o soluţie de circumstanţă, lipsa aparatelor propulsoare de lux (Diesel sau turbine cu angrenaje) pe care le absorbia marina de război, impunea acest lucru.

Invăţăminte juste se vor trage însă din construcţia cargourilor ordinare mixte tip C—1, şi C—3 care au rezolvat admirabil probleme de transport foarte variate, cu un număr de tipuri de cargouri extrem de redus.

Aceste tipuri vor trebui studiate cu cea mai mare grijă, de către aceia cărora le va reveni sarcina nobilă dar foarte ingrată, a reconstrucţiei flotei noastre comerciale.

SUDURA ELECTRICA.

Să trecem în revistă acest interesant capitol de tehnică navală.

Sudura electrică aplicată şarpantei unei nave nu este o inovaţie a acestui război. Prima navă sudată integral a fost o navă atelier de 20 metri lungime sudată în Franţa în 1919.

Până în 1930 sudura electrică era întrebuinţată curent numai în cazuri restrânse la :

— reparaţia căldărilor,
— înlocuirea niturilor mâncate de rugină,
— repararea toletor atacate de rugină, etc.

Ulterior, economia de greutate realizată prin aplicarea ei pe scară întinsă în construcţiile de război, atrase atenţia constructorilor navali.

S'au construit atunci vase de comerţ complect sudate.

La altele sudura s'a aplicat numai la ruff şi părţile superioare ale suprastructurei, reducând astfel greutatea iar câştigul obţinut a contribuit la mărirea stabilităţii.

S'a crezut un timp că oţelurile dulci, cu mai puţin carbon în compoziţie, se pot suda mai bine decât oţelurile de mare rezistenţă.

S'a revenit acum asupra acestei concepţii, executându-se suduri electrice chiar cu oţeluri de mare rezistenţă cu condiţia ca lingourile de oţel, să fi fost bine frământate de ciocanele hidraulice, înaintea laminării lor.

Totuşi trebuie să se aibe în vedere şi o tehnică specială a sudurei : alegerea electrozilor, natura sudurei, şi alegerea passelor de sudat ; să se ţină seama în timpul lucrului de oboseala materialului datorită dilataţiilor precum şi tensiunile moleculare după răcire.

Această tehnică este astăzi complect pusă la punct în şantierele navale americane. Nu mai vorbim de protecţia personalului în timpul lucrului precum şi de organizarea asistenţei în caz de accidente.

Rămâne astăzi încă de pus la punct adoptarea şarpantei potrivit noului procedeu.

Aici se aşteaptă să se ivească pogrese mari.

O aceiaş piesă se trasează într'un fel dacă urmează să fie turnată şi într'alt fel dacă va fi nituită.

Acelaş lucru dacă această piesă urmează să fie sudată sau nituită.

Generalizarea sudurei în construcţiile navale va aduce transformări mari în construcţia şarpantelor.

Printre avantajele acestui sistem, mult apreciat în construcţia navelor de luptă este şi aceia a economiei de greutate. Câştigul de greutate provine nu numai de la capetele niturilor ci şi de la petrecerea tolelor pentru nituire, anumite guseuri, corniere de legătură, apoi aripile diferitelor profile întrebuinţate pentru legătură.

Dar în afară de acestea, se mai obţine o rezistenţă mai mare pentru un acelaş material întrebuinţat, ceiace nu părea prea evident până acum.

Sunt numeroase cazuri când înlocuirea unui element al şarpantei prin sudură, măreşte rezistenţa acesteia.

Eliminând aripioara coastei care servia la fixarea pe bordaj, prin sudură, legătura a devenit mai uşoară şi în acelaş timp mai rezistentă; în special atunci când legătura lucrează la un efort de flexiune.

In acest caz legătura nu mai lucrează singură ci împreună cu o porţiune apreciabilă din tola bordajului.

Efortul de flexiune se aplică unui profil asimetric.

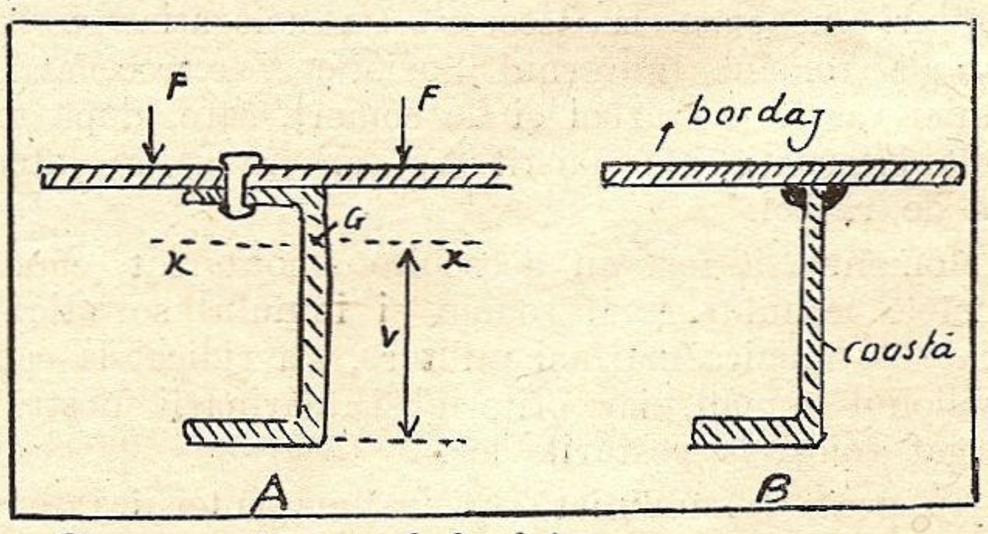
Dar calculul ne demonstrează că modulul rezistenţei I : V pentru profiluri asimetrice poate fi micşorat prin adăogire de metal în partea unde se află metal mai mult, adăogire care măreşte momentul de inerţie I al secţiunei profilului în raport cu planul x x, perpendicular pe direcţia efortului de flexiune, ce trece prin centrul de greutate G al profilului, dar care poate mări încă şi într'un raport mai mare distanţa V a punctului celui mai încărcat la acelaş plan x x.

Această remarcă asupra oboselei profilurilor asimetrice are aplicaţiuni numeroase ; ele demonstrează mai ales că adăugirea unei punţi blindate micşorează rezis-

tenţa şarpantei la flexiuni longitudinale în loc s'o mărească.

Dar avantajele sudării bordajelor s'au evidenţiat mai ales la petroliere.

Un bordaj nituit, care lucrează mult la eforturi din afară, se deformează încetul cu încetul şi curând dispare etanşeitatea, observându-se pe suprafaţa apei urme de petrol.



Fixarea unei coaste de bordaj.
A - prin nituire
B - prin sudură

Dacă cisterna ar transporta apă, crăpăturile se oxidează şi rugina astupă automat fisurile aşa cum deseori se observă la demontarea bordajelor depe vasele vechi.

Ţiţeiul însă, de îndată ce bordajul a fost supus la eforturi ceva mai mari cedează, înlătură rugina şi pitura şi ese la suparfaţă.

Sudura plăcilor de bordaj la petroliere este net superioară bordajului nituit. Aşadar nu vom mai vedea petroliere care după ce au suferit şocurile valurilor pe o mare rea, imediat după intrarea în port, să lucreze la înlocuirea a sute şi chiar mii de nituri.

Războiul actual, prin distrugerile enorme de tonaj comercial datorit torpilei sau bombei de avion, a demonstrat diferenţa enormă între rezistenţa bordajului nituit şi cel sudat. In toată zona diformaţiunilor permanente s'a observat că sudura îşi păstrează etanşitatea până la urmă ceiace nu e cazul cu îmbinările nituite.

*

La capătul acestei expuneri se pune evident întrebarea :

Ce concluzii se desprind pentru viitorul construcţiilor noastre navale şi ce propuneri se pot face ?

Este poate prematur să atacăm asemenea probleme astăzi : însă fiindcă este vorba înainte de toate de interesul general, de una din bogăţiile noastre de viitor, credem că nu poate fi lăsată deoparte, necomentată şi nedesbătută.

In faţa realizărilor şantierelor navale americane pe care noi le bănuim, constructorul nostru naval, ar vrea să cunoască tot acel ansamblu de detalii, începând cu planurile de construcţie şi terminând cu ultimul nit.

Ar porni cu mai mult curaj la stabilirea doctrinei noastre navale, la întocmirea acelor *norme*, atât de mult discutate la noi şi care încă nu s'au cristalizat.

Dar ce cuprind acele norme de care am amintit mai sus ?

Înţelegem prin NORME o serie întreagă de date tehnice, verificate de practică, ce stau la baza construcţiei unui vas de comerţ precum şi a diverselor instalaţii.

Pentru a cristaliza mai bine ideile voi cita un caz concret, din care să se deducă importanţa capitală a acestor norme.

Distrugătoarele tip „M" (foste italiene „NIBIO" şi „SPARVIERO") aveau cazărmile din prova ale echipajului, la venirea lor în ţară, necăptuşite cu nici un fel de material, fiindcă ele operau în Mediterană, unde nu se simţia nevoia căptuşirei interioare a bordajului.

Era cald şi echipajul se simţia bine aşa ; normele nu prevedeau dealtfel nimic la acest capitol.

Dar iată, ele au venit în Marea Neagră unde vara e cald şi iarna frig. Trecerea dela cald la frig precum şi perioada întregului sezon rece producea multe neplăceri echipajului.

Astfel pereţii metalici asudau şi picături mari produse de aburii ce se condensau pe mese, hamace, bastingaje, etc., făceau viaţa imposibilă şi nesănătoasă.

S'au căptuşit atunci cazărmile cu plută ameliorând într'o oarecare măsură viaţa la bordul distrugătoarelor.

Normele italiene nu prevăd la acest capitol vreun dispozitiv oarecare şi nici caetele de sarcini nu cuprind condiţiuni speciale.

La noi însă, în climatul nostru, este o chestiune vitală fiindcă este în joc sănătatea echipajului.

NORMELE construcţiilor noastre navale sunt încă timide şi n'au reuşit să-şi imprime caracterul special în care să se oglindească consecinţele climatului, ale rasei şi a posibilităţilor noastre economice.

Suntem încă în faza tatonărilor, după cum inginerii noştri navali provin din şcoala italiană, engleză sau franceză.

Considerând că suntem în faza întocmirei unui program de construcţii navale comerciale care să refacă tonajul pierdut în război, găsesc că este bine ca această problemă să se fi discutat sub toate aspectele pentru ca atunci când se va fi trecut la execuţie să nu mai existe nici o controversă.

Spre exemplu :

Care este cargoul cel mai indicat să deservească liniile orientului apropiat ? Dar Mediterana ?

— Ce tonaj brut ? (Dead-Weight, etc.) ?

— Ce aparat propulsor ?

— Ce viteză economică ? Ce rază de acţiune ?

Dar cargoul mixt ?

Cred că în stadiul actual, având în vedere că timp de 4 ani am fost despărţiţi de experienţele făcute în şantierele navale americane şi engleze unde s'a lucrat enorm şi unde s'au recoltat frumoase rezultate, sunt cele mai indicate să uşureze rezolvarea problemei de mai sus.

Şi cred că nu este lipsită de interes următoarea soluţie :

Să se aleagă o comisie compusă din :

— 2 ingineri navali (fluvial şi maritim)

— 2 ofiţeri de marină (război şi comerţ)

— 2—3 maeştri şefi de ateliere,

— 2—3 lucrători calificaţi (sudori, electricieni, mecanici), care să fie trimisă să viziteze câteva şantiere navale americane şi canadiene al căror climat să apropie de acela al Mării Negre.

Ei vor avea ocazia să vadă noile perfecţionări tehnice în construcţiile navale şi prin comparaţie cu realităţile dela noi să păşească la întocmirea NORMELOR.

Comisia propusă, spre deosebire de comisiile din trecut, conţine şi personal inferior ca spre ex. : lucrători calificaţi (sudori, electricieni, mecanici), Ei vor avea multe de observat şi de adus de acolo spre mai binele lucrului din şantierele noastre.

O asemenea echipă de tehnicieni va fi în măsură să importe un bagaj de experienţă şi propuneri, încât punând într'o balanţă costul cheltuelilor ocazionate cu voiajul şi în cealaltă balanţă greşelile pe care, altfel, desigur le vom face cu siguranţă, şi care se vor traduce prin sume enorme, costul voiajului comisiei de tehnicieni va rămâne un capitol derizoriu.

GLASUL PRESEI

Restituirea navelor Româneşti

Atunci când, după 23 August 1944, s'a instaurat un regim care întrupa sincer năzuinţele poporului de a împleti o tainică prietenie cu Uniunea Sovietică şi de a lupta hotărît împotriva tendinţelor fasciste oricât de abil camuflate, popoarele sovietice au acordat din plin încrederea lor poporului român, încredere manifestată prin acte şi gesturi cari covârşesc pur şi simplu prin surprinzătoarea lor înţelegere.

Rememorăm într'o înşiruire succintă câteva din aceste acte: reluarea relaţiilor diplomatice încă înainte de încheerea tratatelor de pace, ridicarea la rangul de ambasadă a legaţiilor respective sovieto-române, trimeterea unei cantităţi masive de bumbac, eliberarea prizonierilor, sistarea plăţilor în natură, potrivit convenţiei de armistiţiu, acordarea a 30.000 de vagoane de grâu şi porumb pentru combaterea foametei ce ne ameninţa în urma secetei, vagoane din cari o bună parte au şi sosit.

Acum o nouă dovadă întăreşşte şi mai mult prietenia sovieto-română: vasele româneşti, legitime capturi de război luate de marina sovietică, au fost restituite marinei regale române.

In afară de semnificaţia lui simbolică, măreaţă, gestul acesta de restituire a navelor româneşti, este un real şi imens ajutor pe care ni-l acordă din nou Uniunea Sovietică.

Fiindcă reintrarea României în circuitul unei vieţi economice internaţionale, presupune o zestre fluvială şi maritimă căreia n'am fi putut să-i facem faţă fără sprijinul dat azi de guvernul sovietic.

Dar odată cu vasele noastre de comerţ, care aşa, precum am arătat, vor contribui la ridicarea noastră economică, ni s'au restituit şi vasele de război.

Fără a fi o flotă importantă în ceeace priveşte tonajul şi utilajul bastimenntelor româneşti, flota noastră de război posedă un personal navigant ales, care azi, prin înfăptuirea promptă a acordului generos încheiat de curând la Moscova între guvernul sovietic şi cel român, îşi recapătă vasele şi încrederea în sine, Marina Regală Română şi eroica Marină Sovietică, vor fi deacum încolo deapururi împletite în năzuinţele comune de pace şi fraternizare, aşa cum şi armatele de uscat româno-sovietice, şi-au înfrăţit sufletele în grelele jertfe de sânge comune împotriva inamicului hitlerist.

De bună seamă, — şi este firesc să fie astfel — înţelegerea cuprinzătoare a mareî noastre vecine, s'a accentuat şi mai mult, atunci când în România s'a instaurat un regim a cărui sinceritate democratică, a putut fi verificată în deajuns, cu toate micile insuficienţe manifestate în unele sectoare şi exploatate véninos de reacţiune, care foloseşte sistemul delaţiunei şi al calomniei.

Aceasta este o realitate care nu poate fi măsluită şi de care, în complexul problemelor mari, va trebui să se ţină seama.

Poporul român mulţumeşte popoarelor sovietice pentru noua dovadă de prietenie manifestată şi la rândul său va contribui din răsputeri la edificarea unor raporturi nu de prietenie formală, ci adevărată şi frăţească.

(Libertatea)

Retrocedarea navelor

Dând promptă urmare — ca de obiceiu — ultimelor acorduri încheiate la Moscova cu delegaţia guvernamentală română, guvernul Sovietic a retrocedat României vasele de război şi de comerţ, care, după toate legile internaţionale constituiau captura sa incontestabilă de război.

Momentul a fost cu deosebire emoţionant, când în sunetele imnului regal român şi imnului sovietic, intonate de muzica marinei militare, s'a ridicat la catarg pavilionul român, iar ofiţerii şi marinarii noştri au alergat voioşi la posturile lor.

Nu poate fi subliniată în deajuns puternica semnificaţie a acestui moment, — care îşi are obârşia în actul de prietenie şi de încredere al conducătorilor sovietici faţă de poporul român — şi nici importanţa ajutorului real acordat Statului român, pentru refacerea şi întărirea forţelor sale navigante.

Retrocedarea navelor de război ne dă putinţa reconstituirii modestei, dar bine pregătitei noastre flote militare, din care se recrutează cu predilecţie elita porsonalului navigant din marina comercială.

Restituirea pe de altă parte, a vaselor comerciale, mai ales acum, în momentul cel mai dificil al refacerii ţării, când dezorganizarea şi criza mijloacelor de transport ţin în loc toate eforturile şi paralizează cele mai bune intenţii, constituie o adevărată binefacere. Refacerea parcului nostru navigant destinat transportului de mărfuri şi pasageri înseamnă un sprijin nepreţuit pentru întreaga noastră economie naţională, care, precum se ştie, excelează în produse de massă — cereale, lemne, petrol, materii prime, — adică în produse de mare tonaj, pentru a căror vehiculare este mai indicată calea apei decât a uscatului.

Dar, tot practic, ea mai înseamnă şi o mare înlesnire oferită căilor noastre ferate într'un moment când sunt extrem de solicitate de nevoile transportului interior. Intr'adevăr, restituirea vaselor de comerţ ne dă posibilitatea unei raţionale distribuiri în viitor a transporturilor interne între căile navigabile şi reţeaua feroviară, cu tendinţa de a deplasa încărcările de mare tonaj spre căile de apă, degajând astfel serviciul nostru feroviar de transport.

Dunărea constitue din acest punct de vedere o arteră ideală, care va fi intens folosită, mai ales în operaţiunile de export şi de transit, ce sunt pe punctul de a se relua cu ţările vecine şi cu cele din centrul Europei. Iar intensificarea traficului pe Dunăre va determina dela sine intensificarea mişcării în porturi, chemarea lor la viaţă şi deci impulsuri noui date activităţilor locale, care vor contribui la bună starea populaţiilor respective şi la ridicarea nivelului economic al întregei ţări.

Iată, numai în schiţă fugară, folosul practic imediat, cum şi perspectivele de viitor foarte apropiat, pe care restituirea navelor de comerţ şi de război le oferă ţării noastre, datorită gestului prietenesc şi înţelegător al U. R. S. S., folos şi perspective care nu cântăresc mai puţin în balanţa justei judecăţi decât marea semnificaţie etică şi politică a gestului însuşi.

(Universul)

La țărmul Mării Negre...

La țărmul mării negre, stană de piatră,
cu mâna streașină la ochi, gândul mă 'ntrebă ;
drept răspuns ei îl trimit departe,
acolo, unde cerul cu marea e frate.

Și-ascult povestea lui învolburată,
cu mâna streașină la ochi, gândul mă 'ntreabă ;
dar zarea margine de cer îndoliată,
zăvor de chinuri, dragoste 'necată.

Gândul mă 'ndeamnă zarea să privesc,
trudit, cu mâna strașină la ochi, stană de piatră
mă opresc.
dar vântul îmi biciue fața de departe,
de-acolo, de unde cerul cu marea e frate.

Și stau cu gândul fărâmat în zare,
cu mâna strașină la ochi, stană de piatră,
și caut... caut... ceva... de departe,
acolo, unde gândul cu zarea e frate.

Dr. GH. BABEȘ
profesor
președintele filialei Sighișoara

Dor hoinar

Lui D. M. — Constanța

Mi-anin iubirea'n vârfuri de catarge
Să fâlfâe în vânt ca un drapel,
Iar când un val nebun de ea se sparge
In sufletu-mi se-aprinde-un dor rebel.

Zile și nopți colind peste oceane
De briza mării biciuit barbar,
Din spuma rece 'mi făuresc icoane
La cari se 'nchină dorul meu hoinar.

Neobosit mi-aleargă 'ntruna gândul
Și tot mai furtunos se-avântă 'n larg,
Despică valuri, scormone adâncul
Să-și cate 'n-fund de ape visul drag.
In zori când îmi surâde aurora
Sau în amurg când undele doinesc,
Inbrățișez într'o privire prora
Și-ascult cum cântă clipa ce-o trăesc.

Mi-ești dragă Mare, căci tu porți în tine
Tot visul meu, hoinar nepotolit,
Dar azi te rog, trimite-l iar la mine
Căci e târziu și simt c'am obosit.

PUICAMAR.

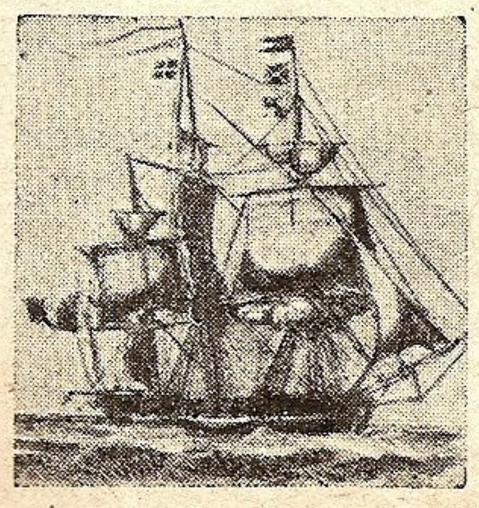
Doina Marinarului

Foae verde foi ș'o fragă
Mi-a plecat dorul pe apă,
Ba în luntre, ba în barcă
Nu știu când o să se'ntoarcă,
Umblă nopți și umblă zile
Nu se gândește la mine.

Și-am zis verde fir mărunt
Dorul meu colindă mult,
Și pe ploae și pe ceață
Tot cu vânturile 'n față,
Colindă și ocolește
Parcă nu mă mai iubește.

Păi, lasă-l naibii de catarg
Vino neică, că mi-ești drag.
Vin cu luntrea 'napoi
Să ne iubim amândoi,
Să te-alint și să te-adorm
Și iar să te scol din somn.

PUICAMAR.



S. O. S.

Imi bate-un ornic la babord
In ritm de tânguire,
Elicea 'ncearcă un efort
Puternic de plutire.

Suspin cu fumurile 'n coș
Adânc și cu putere,
Se 'nalță prora a reproș
Cu'n țipăt de durere.

Svâcnește focul, să se spargă
Pereții la cazane,
Trosnește jalnic o catargă
Pe țăndări de icoane.

S'a'nămolit etrava'n prund
Cu șase atmosfere,
Mă vei lăsa să mă afund
In lacrimi de durere?

O lacrimă în ochii mei
E-o perlă vinovată,
Răscolitoare de văpăi
Se cere sărutată.

Când ultimele gemete
Vor răsuna cucernic,
Iți voi lansa prin T. F. F.
Un S. O. S. puternic.
Deci fi atent la ce ți-am spus
Și... de m'ai înțeles,
Urechia la antenă, sus
Incepe... S. O. S.

PUICAMAR.

Te chiamă apa

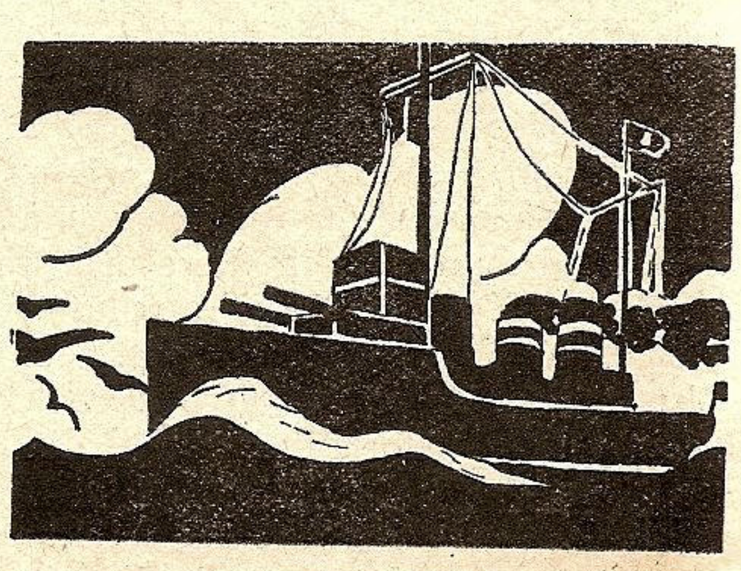
Te chiamă apa răsfățată
Să te sărute val cu val,
Ca o mireasă 'ndantelată
Cu trenă lungă de cristal.

Ți-e dragă Marea când aleargă
Sburdalnică cu unde reci,
Și eu ți-s tot atât de dragă
Dar pentru ea mă lași și pleci

De crezi că ea va fi mai bună
Te du și nu privi 'napoi,
Să nu mă vezi plângând în urmă
Ci fiți ferice amândoi.

De va sdrobi însă în tine
Tot dorul tău nemângâiat,
Intoarce-te din nou la mine
Te-aline dorul meu curat.

PUICAMAR.



Recenzii

CĂRȚI ȘI REVISTE

de SCARLAT PREAJBĂ

■ ISTORIA BIBLIEI, de Hendrik von Loon, în traducerea Ion Totoiu (în editura națională Mecu, S.A.). E o operă masivă de 390 pagini cu foarte multe desene conncepute și executate de autorul olandez. (Tip. Constantin N. Ștefănescu, strada Cobălcescu 9 București). Cartea e rezultatul cercetărilor autorului, a mai multor opere. E alcătuită, această Istorie a Bibliei, pentru popularizarea, cât mai întinse în păturile sociale, a cunoașterii evoluției Bibliei — Vechiul și Noul Testament. E de citit de tineret și orice om matur. Cartea ne pune direct în contact cu tot ce atinge această știință sfântă. Credința religioasă creștină progresează, încet dar sigur, în rândurile omenirii. Trebue să cunoaștem și această lume dinainte și după Isus Christos. Indemn, ca această carte să fie citită.

■ E bine să ne reamintim și să evocăm, din când în când, figura acelui mare comandant de armată: Mareșalul Alexandru Averescu. Intr'o mică broșură, dl. general C. Dragu, ne înfățișează evocarea acestui mare om, filozof și militar, care a adus învederate servicii, la timp, oștirii, țării și neamului românesc. Armatele, ce i s'au încredințat, le-a dus la biruință, în trecutul răzzboi, prin pregătirea, concepția și execuția bătăliilor pe care singur le-a organizat și condus personal. Să păstrăm evlavia oamenilor mari. E o sugestie pe care ne-o face dl. general Dragu.

■ ISTORIA OMENIRII, de *Hendrik von Loon* (în traducere făcută de Ion Totoiu), ed. II; editura națională Gh. Mecu, București (tip. „Finanțe și Industrie, S.A.R., București); 435 pag., format mare; tipar 1943; cu foarte multe desenuri, executate de autor, care îndeamnă pe profesorii de Istorie ca elevii să învețe, odată cu cartea de Istorie și desenurile legate de evénnimentele și faptele istorice. Desenurile fixează mai bine învățământul din carte. Cine este autorul acestui voluminos op? va întreba cititorul. Istoric, sociolog de seamă, Hendrik von Loon s'a născut în Olanda, din părinți protestanți; după terminarea studiilor s'a stabilit în America; de tânăr a început să scrie în diferite domenii — istorie, geografie, artă, știință — cunoscând succese în toate ramurile; a fost și ziarist, profesor și conferențiar. Ca scriitor, Hendrik von Loon s'a remarcat printr'o serie de lucrări: *Istoria omenirii*, *Geografia omenirii*, *Istoria invențiunilor*; aceste lucrări îl consacră ca pe unul din cei mai de seamă oameni de știință popularizată ai vremii noastre. Operele acestui autor au fost traduse în nenumărate limbi și și răspândite în zeci de mii de exemplare, s'a bucurat de o primire excepțională. Printr'o cultură extraordinară, prin talent și prin originalitate, Hendrik von Loon și-a creiat un renume mondial, opera și numele lui fiind cunoscute în literaturile mai tuturor popoarelor. Scrisă într'un stil simplu, dar atrăgător, *Istoria omenirii*, e bine documentată, este o operă de, sinteză istorică, ce se citește cu plăcere. Cartea de față a fost cercetată de istoricii și criticii din lumea întreagă. S'a pus întrebarea dacă Istoria lui Hendrik von Loon e mai presus decât acea a scriitorului englez H. G. Wells. Critica a fost unanimă în a recunoaște că opera lui Hendrik von Loon a pus accentul pe povestirea faptelor istorice, prezentând-o în chip atrăgător și mai aproape de înțelegerea noastră, sintetic și evocator al trecutului istoric. Traducerea în românește a operii *Istoria omenirii* este prima încercare în țara noastră și aduce bune servicii marelui public dela noi, (Aceste note bio-bibliografice ale lui Hendrik von Loon au fost luate din „Cuvânt înainte" p. 5—6).

■ Am făgăduit, în numărul precedent, că vom continua să ne ocupăm de studiul d-lui colonel D. Cantea: „PERSONALITATEA LUI MIHAI TIVEAZUL", ceeace executăm acum. Autorul, mai întâi, într'o notiță, restabilește pe sculptorul francez adevărat al executării statuii din Capitala țării, anume Emanuel Frémiet, și nu Carier Belleuse; apoi statuia e prea mică față de grandioasa personalitate a lui Mihai-Viteazul. In această privință citez: statuia înfățișează „un erou mărunțel așezat pe un cal mititel de munte, și totul pe un soclu de un metru". „Prea mic, prea redus, prea economic, pentru imagina feerică și decisivă a istoriei neamului nostru". „Mihai Viteazul ne stăpânește și azi. Statuia lui, capitala ce poate a visat-o în nopți de veghe, nu este vrednică de el. Și aceasta e o impietate. (pag. 21, Gr. Tăușan, „Criterii și evocări"). In „cuvânt înainte" dl. col. Cantea pune la punct, restabilind adevăruri asupra unor greșeli despre marea figură a neamului românesc (pag. 9—12). In capitolul *omul*, autorul dă lămuriri asupra portretelor executate, în pictură în decursul timpului; apoi vorbind de *origina lui Mihai*, stabilește firul genealogic din care se trage: Mircea cel Mare, Vlad al II-lea Dracul, Vlad al VI-lea Țepeș, Vlad al VI-lea Călugărul, Radu al V-lea Călugărul, Pătrașcu cel Bun, Mihai Viteazul (1593—1601) (fiul Pătrașcului care a mai avut încă un fiu: Petru Cercel. Se ocupă, autorul, și de omul fizic, psihic și etic. Concluzia: Planurile sale de luptă poartă pecetea îndrăznelii și curajului temerar la care se adaogă *voința* fermă de a le duce la bun sfârșit"; deci acest Domnitor a fost voluntar, hotărât, desăvârșit om de acțiune, comandant energic și perfect executant, calități moral-spirituale care îl face genial. In capitolul interesant *„Personalitatea politică a lui Mihai-Viteazul"* autorul discută, comentează și îi fixează atitudinea *în politica internă* (el nu a urât țărănimea) cum greșit s'a spus, și *în politica externă*. Un capitol important, pe care dl. col. Cantea îl desvoltă cu multă competență, este despre *„Personalitatea militară a lui Mihai Viteazul"*, pe care o analizează în cea mai exactă lumină, o determină, excelent, *în organizarea, încadrarea și pregătirea de război a armatei lui Mihai*, cu prețioase amănunte — îi precizează calitățile geniale de comandant de oștiri, pe cari ni le prezintă într'o documentată expunere; apoi se înfățișează cuceririle și războaiele concepute și executate de *Mihai Viteazul ca comandant pe câmpul de bătae*. Citează: „Suntem în drept — reproduce după generalul Ion Găvănescu — să spunem că nici Alexandru, nici Anibal, Cezar și chiar nici Napoleon nu au fost cu nimic mai mult sau mai mărit, din punct de vedere militar, decât ceeace a făcut Mihai-Viteazul al nostru. „Pentru fiecare campanie întreprinsă descrie, pe bază de cercetări, confruntări și concluziuni, bătăliile organizate strategic și desfășurate tactic. E un merit remarcabil al d-lui col. Cantea un fel aparte de studiere, cu amănunte eridice pe care le comentéază și le precizeazză — complectează cu schițe geografice relative la câmpul de bătae dela Călugăreni (schița nr. 1, p. 54), bătălia dela Selimbăr, (schița nr. 2, p. 63), bătălia dela Mirăslău (schița nr. 3 p. 78). Autorul

descrie starea, numărul şi calitatea oştirii, ca şi armele cu care a luptat Mihai-Viteazul: a existat o armată permanentă, compusă din infanterie, cavalerie, artilerie şi marină, despre aceasta citäm: „Armata lui Mihai Viteazul avea şi marină; nu avem date asupra efectivului, dar este sigur că Domnul român a dat toată importanţa acestei arme, din cauza Dunării care forma obstacolul principal ce se interpunea între Munteni şi Turci" (p. 49). Mai departe citäm: „Ciro Spontan ne spune că Românii au priceput totdeauna însemnătatea unei flotile pe Dunăre. Turcii însă folosiseră mult pe Moldoveni şi pe Munteni ca marinari şi instructori pentru bastimentele lor de Mare". („Oastea Română dealungul veacurilor", de general Anastasiu Ion). Dl. colonel Cantea îşi închee studiul cu *concluziuni*, care rezumă caracteristicile lui Mihai Viteazul: „In scurta sa domnie — întocmai ca apariţia unui astru ceresc, care, deşi dispărut, — el a lăsat o dâră luminoasă, care mai stăruie pe bolta cerească, şi astăzi, după mai bine de trei veacuri". (pag. 81). Ca compoziţie de Stat adoptat în studiul desvoltat *„Personalitatea lui Mihai Viteazul"*, dl. col. D. Cantea se serveşte, în compunere de teme şi descripţiile adoptate de timpul modern, — când descrie stările de lucruri existente ale epocii, — dar pe care stăruim, le raportează la realităţile care se aflau sub Domnia lui Mihai-Viteazul.

■ MĂRGINENII *în viaţa economică a Transilvaniei şi a vechiului regat*, de I. Haşeganu, licenţiat în ştiinţele economice, doctor în litere (tip. „Minerva", Braşov) e o carte interesantă pentru persoanele cari doresc să la curent cu situaţia economică, în trecut şi în prezent, a Mărginenilor din regiunea Sibiului cuprinsă între judeţele Vâlcea, Hunedoara, Alba, ţărmurită la răsărit de râurile Oltul şi Cibinul. Autorul precedează cartea cu prefaţă şi introducere în care motivează ce l-a determinat de a strânge şi publica tot materialul pentru această lucrare cu caracter economic. Păstoritul, agricultura, oieritul, comerţul au fost ocupaţiile mărginenilor, dar şi cărturarii mărgineni au contribuit la cinstirea renumelor lor. Tabla de materii a cărţii e foarte bogată şi instructivă conţinând: *cadrul geografic* cu elemente geografice; *populaţia:* numărul, oamenii şi psihologia mărginenilor; *situaţia politică şi economică* a mărginimei în secolul XV-lea; *emigrările mărginenilor; situaţia economică actuală pe comune;* contribuţia mărginimei la organizarea economică a Românilor din Transilvania; *concluzii*, în rezumat, a tutulor ramurilor desvoltate în această carte; *anexe*. Acest studiu, alcătuit cu strădanie de autor, demn de cercetat.

■ LUMEA 1945, revistă săptămânală, în 8 mari pagini, format mare, apărut la 25 Septembrie şi până în prezent. E destul să notăm că director este cunoscutul şi reputatul profesor universitar G. Călinescu critic de marcă şi autor al *Istoriei literare române*. cea mai completă operă, documentată şi justă punere la punct. Fiecare număr al acestei bune reviste are statornice rubrici: un articol de fond al dirctorului, versuri originale sau traduse, o pagină a teatrului, o pagină „lumea de azi", fapte şi idei (2 pagini), nuvele, cărţi române şi străine (recenzii) şi o diversă cronică a evenimentelor petrecute în 7 zile. Bibliotecile pot să o colecţioneze. O revistă variată, vioaie, la curent cu tot ce e nou în literatură, art, teatru, politică, cultură, e o împlinire dorită şi simţită de orice intelectual. Ce încântă ochii sunt desenurile, artistic redate, cu care textele sunt însoţite şi luminează, mai bine, pe cititori în ceeace ei pretind şi cer dela autori şi dela o excelentă revistă. E în formă, aspect şi conţinut occidental european.

■ SBURĂTORII ROMÂNIEI *e organul oficial al subsecretariatului de Stat al aerului pentru popularizarea aviaţiei* cu redacţia şi administraţia în str. Sărindar n-rele 5, 7 şi 9 etaj I, Bucureşti), despre care am scris şi în numărul nostru precedent; iar, acum, având în faţă n-rul 10, putem spune că într'adevăr revista „Sburătorii României" e o publicaţiune serioasă. Nu cunoaştem pe conducătorii acestei bune reviste, dar mmaterialul redacţional, ce ni se prezintă, ne îndeamnă să credem că scriitorii grupaţi în jurul acestei publicaţiuni sunt de o valoare garantată, — cel puţin acei care au articolele semnate şi se înfăţişează, cu articole bine scrise. Acest număr, 10, e închinat memoriei aviatorului George Valentin Bibescu „un strălucit precursor al aviaţiei române", cum i se spune pe coperta revistei, sub ilustraţia marelui om — sburător român, care a dus faima tricolorului românesc peste ţări şi oceane. Articolul editorial, intitulat *„Principele Bibescu"*, ni-l prezintă în cuvinte simţite şi pline de admiraţie, din care desprindem fragmentar: „Era *român*". Pronunnţa vorba aceasta în chip cu totul caracteristic şi o spunea apăsat şi greu şi din suflet scoasă. „Era însuşi, scoborâtor din purtători de buzdugan". „Avea în ochi priviri de aquilă şi în suflet conştiinţa că trebuia să domine deasupra largurilor de pământ şi de zare, peste pravile ce-i hotărâseră buzduganul să se odihnească pe perna roşie din sala codrului brâncovenesc dela Mogoşoaia". „In locul cuşmei voevodale a purtat casca de aviator". „A fost primul comandant de escadrilă — din lume — care şi-a purtat aripile într'un război, precum a fost singurul exemplu, când cel mai înalt for aviatic din lume l-a ales, în zece ani dearând, să-i cinstească preşedinţia lumii sburătoarre internaţionale". „Ctitoria lui pecetluește începutul modern al primei şcoale aviatice româneşti şi încheagă primele bătăi de aripi pe terenul Bănesei, al Ligei aeriene de odinioară".

Omagiul adus în articolul *„Precursorul"* de către dl. general-comandant aviator Scarlat Rădulescu, ca unul ce a lucrat alături, pe când autorul conducea aviaţia civilă, iar principele George Bibescu era preşedinte al „Federaţiei aeronauticei regale române".

Principele Bibescu a fost un înainte clar-văzător, un profet în credinţa sborului, fără să mai cerceteze dinainte urmările, ca unul ce a fost dintre acei ce au crezut în aviaţie, dintre cei care au sburat pe fragile aparate de lemn şi pânză, deschizându-i căi de progres, nu numai cu gândul dar şi cu fapta. „După primul om. sburător, românul Vuia, numele Bibescu răsfrânge onoarea asupra poporului român, ca pioner şi ctitor al stăpânirii aerului". „La noi este şi primul aerostier, sburând cu balonul liber „România", ca aviator, la începutul acestui secol". „Şi trecând Dunărea cu un avion de construcţie rudimentară, a dat Regelui cunoscuta telegramă *Dunărea nu mai există*, aterizând în Bulgaria, în 1913, apoi a sburat deasupra Sofiei alături de Aurel Vlaicu, N. Capşa, şi Ştefan Protopopescu. Principele George Bibescu a organizat „Liga Aeriană", întemeie „Aeroclubul Regal român" şi „Federaţia aeronautică regală română", al cărui preşedinte a fost proclamat şi tot preşedinte a fost ales al „Federaţiei aeronautice internaţionale", după moartea aviatorului contele dela Vaulx. Aripile româneşti au fost cunoscute peste graniţe prin el, luând parte la multele manifestări avaitice, atât în ţara noastră cât şi în alte ţări, cu el şi alţi aviatori români. George Bibescu a fost prroclamat al 20-lea pilot mondial şi brevetat internaţional. El a mai fost şi printre primii sburători de hidroavion şi iniţiatorul transformării avionului terestru în hidro-

avion, iar ca urmare, el sboară peste Sena cu hidroavionul Voisin, în aplauzele francezilor. „Primul posesor român de avioane și cel care a făcut primele raiduri mari intercontinentale, este tot legendarul principe George Bibescu". „Bun român și strălucit aviator, el constitue pentru sburătorii noștri un adevărat crez de perseverență și dragoste de neam și aviație". Urmează articolul d-lui comandor av. Gh. Iacobescu *„Principele George Valentin Bibescu și înfrățirea popoarelor"*, în care sunt descrise încercările făcute de acesta, prin aviație, de a se cunoaște și înfrăți popoarele. Mijlocul ales a fost prin *Cupele Bibescu* pe parcursurile București—Paris, București—Roma, Bucurrești—Madrid și retur. In articol sunt arătați câștigătorii cupelor, la care participă și sburătorii noștri cu succes. In afara atâtor alte realizărri — pe acelaș plan și gând — principele Bibescu reușește, în anul 1931, ca în București să se țină congresul „Federației aeronautice internaționale" la care participă 31 națiuni prin reprezentanții lor și tot în acelaș an a întrunit la Mogoșoaia (București), în palatul său, pe miniștrii aerului din țările de seamă ale lumii ; tot el inițează un concurs împrejurul pământului, pe calea aerului, prin trofeul, donație personală, care-i poartă numele *Cupa Challenge Bibescu*". Este interesantă istorisirea d-lui N. Matheianu în „Primul sbor peste București" efectuat tot de pasionatul și îndrăsnețul aviator, în ziua de 2 August 1911, care „Rămâne memorabilă dată când, pe deasupra Capitalei țării, a sburat, pentru prrima oară, un monoplan pilotat de un român : principele George Bibescu".

Ultimul articol, consacrat îndrăsnețului Bibescu, e scris de comandor-av. George Botez, sub titlul *„Principele aviației mondiale"*, în care sunt descrise toate raidurile întreprinse de pasionatul sburător, peste Europa și Africa, îndeosebi regiunile africane în lung și în lărgime, la care are, cu el, pe marii noștri aviatori : comandor Burduloiu, Beler, comandor George Bănciulescu, Culuri și Enescu. Uniind știința cu pasiunea, pentru a nu sacrifica inutil avioanele, „întreprinse, mai înainte, călătorii cu automobilul său, spre a recunoaște terenurile de sbor și aterizare și apoi întreprinsă raidurile aeriene. „Stăpân al crezului său aviatic, pildă celor cari vin pe căile progresului aerian, principele aviației mondiale și-a binemeritat strălucirea".

■ LA LITTERATURE INTERNATIONALE, despre care am scris în numărul precedent, este o revistă care e pusă la îndemâna persoanelor care nu cunosc limba rusă ; dar, în schimb, prezintă acestora diverse aspecte ale produsului cultural—literarr— artistic din vremea de acum. Redacția acestei reviste e la Moscova și este bine că se găsește, spre vânzare, și la chioșcurile de ziare din capitala noastră. Rândul trecut ne-am ocupat de n-rul 6 ; acum ne ocupăm de două numere. N-rul 7 conține următoarele articole : *Tânăra gardă* e un început dintr'un roman, de Alexandru Fadiev, Infățișat cititorilor în traducere, din rusă în franceză, de Leon Sabolev, care descrie activitatea întreprinsă de niște eroi tineri, la Krasnodar, în timpul ocupației armatei germane în U.R.S.S. Acest roman e continuat și în n-rul 8 despre care ne ocupăm mai jos. Urmează *Infernul dela Treblinka*, de Vassili Grossman, episod tot din timpul ocupației germanilor, tradus de E. Makotinscaia, în care autorul descrie ororile și masacrele criminale săvârșite de ocupanți la cele două câmpuri dela Treblinka : câmpul nr. 1, unde lucrau prizonieri din diverse naționalități, în special polonezi, și câmpul nr. 2 era câmpul evreilor ; au funcționat din toamna anului 1941 până în vara anului 1944, când la 2 August, a avut loc o revoltă contra barbarilor germani. Cititorul urmărind descrripțiile crimelor săvârșite aci, se îngrozește numai de ceeace citește acum, dar cu totul altcum, cu mult mai groaznic, s'au petrecut cruzimile germanilor, inspirați de cărțile lui Hitler și Rosenberg și de broșurile și articolele lui Göbbles. Echipele — instrumente de execuție — din Gestapo și S.S. s'au întrecut prin exterminarea victimelor ce le aveau, sub comandă, călăii. *„Infernul"* lui Dante e o poemă, față de ce orori s'au săvârșit aci.

In acelaș număr al revistei se face o critică-recenzie a poemelor lirice ale poetului sovietic *Eugen Dolmatovsky*, intrat în poezia sovietică în decada 1930—1940; prezentarea poetului e făcută de Paul Antokolski. Urmează o scurtă descriere a subiectului romanului *In Sud*, al lui Anatol Kalinin. de către *A. Makarov*.

Romanul *In Sud*, al tânărului scriitor sovietic Anatol Kalinin, redat din cele văzute în iarna aspră a anului 1943, când unitățile armatei roșii ale frontului de Sud, folosindu-se, că marile forțe germane erau ocupate înaintea cetății Stalingrad, au deslânțuit ofensiva din Caucazul de Nord, dela Terek la Don ; în acel timp și în acele operațiuni, tânărul Anatol Kalinin era corespondent al ziarului „Komsomolskaia Pravda", urmărind operațiunile unui corp de Cazaci, când concepu și scrise acest roman.

Sunt menționate cărțile și revistele de curând apărute în U.R.S.S., care pot interesa pe intelectualii care vor să fie la curent cu literatura sovietică de astăzi. Revista nr. 7 se încheie cu *cronica artelor*, în teatru, cinema, pictură și sculptură și cu *cronica științifică* în U.R.S.S.

Revista La litterature internationale nr. 8 cuprinde urmarea romanului *Tânăra gardă* care descrie peripețiile și faptele unei organizațiuni clandestine sub ocupația germană, cu spaime, sabotagii și terorisme înfipte armatei inamice ; membrii clandestini au pregătit și o insurecție armată ; dar în cele din urmă, mulți din ei au fost prinși, arestați, torturați și uciși. Romanul, e o istorisire variată și captivantă, cu eroi dintre locuitorii orașului Krasnodar, cu peripetii veridice, care interesează pe cititor. Sub titlul *Fapte și idei* este descrisă *Insurecțiunea dela Sobibor*, de P. Antokolski și V. Kaverin (traducere de Leon Sobolev) și episodul *Berlinul învins*, de V. Velitchkó, amândouă episoarele sunt interesante și palpitante. Despre scriitorul *Viaceslav Sișkov* (n. 1873 †1945) se ocupă B. Tomașevscki, a cărei viață și operă prezintă interes ; biografia sa ar putea servi ca subiect de roman. Familia Sișcov, legată de pământ, producător de mult grâu — în regiunea orașului Bejetsk — făcu cu tatăl — mare al scriitorului să se căsătorească cu o țărancă ; iar tatăl său să nu aibă nici instrucția elementară. Scriitorul și-a trecut copilăria și adolescența în mizerie, servind ca băiat de prăvălie ; în acest timp termină școala primară, apoi intră în școala tehnică dela Vyșni-Volociak ; iar ulterior, fu angajat la lucru în diferite șantiere de construcții hidrotehnice în nordul Rusiei și în Siberia. De aci înainte (în 1903) începu să dirijeze el însuși lucr'rile la cursurile de apă șiberiene, apoi trecu la Obi, Ienisei, Irtiș și în Taiga. Vizită localitățile ; strânse materialul informativ, care-i servi ca scriitor, desprins din Taiga și Siberia, socotită pentru Sișkov ca a doua lui țară natală. Contactul cu oamenii, cunoașterea moravurilor din regiune, limbajul, imagini siberiene, proverbe, expresii populare, cântece, povéstiri, îi serviră, mai târziu, scriitorului. La 35 ani îi apăru prima lucrarre tipărită. Își lărgi cercul lecturilor. Luă parte la expediția care explorâ Nijniaia-Tun-

guska şi studie regimul navigaţiei acestui curs de apă lung de 2.500 km. Aci făcu cunoştiinţă cu deportaţii politici. In 1912, cu bagajul literar strâns până atunci, veni la Petersburg, unde luă contact cu cercurile literare. Nepărăsind practica ingineriei, îşi luă în serios preocupaţia de scriitor, pe care nu o părăsi în toată viaţa lui. Colaboră la revistele *Zaviety* (Percepte) şi *Lietopis* (Analele) condusă de Gorki, care îi remarcă talentul. Din 1918, Sişkov părăsi ingineria, spre a se dedica, cu trup şi suflet, literaturii. Scrie şi publică nuvele, piese de teatru, romane, în care regimul şi viaţa nouă intrară în operile lui. Romanul, care-i ridică renumele la rang de mare scriitor, fu *Fluviul Ugrium*, la care lucră mai mulţi ani, socotit ca opera cea mai caracteristică şi cea mai populară din toate operile lui. Scrie, apoi, un alt mare roman, istoric, intitulat *Emelia Pugaciov*, care are episoade din războiul de şapte ani, când armata rusă dădu o lecţie de umilinţă lui Frederic II şi generalilor săi ; apoi acţiunea e transportată în palatele ţarilor — Elisabeta, Petru al III-lea şi Caterina II-a. Despre eroul din acest roman Pugaceov s'a ocupat şi Puşkin şi Lermontov. Prin stilul, caracterele, personagiile, realismul, moravurile înfăţişate în scrierile sale, Sişcov a intrat în istoria literaturii ruse, pe linia tradiţională a prozei clasice ruseşti. Articolul următor, semnat de A. Startsev, prezintă cititorilor eseul profesorului Nikolai Gudzii, despre influenţa revoluţiei franceze asupra literaturii ruse contemporane şi posterioare. Acest eseu îmbrăţişează subiectul în toată amploarea. Autorul reproduce documentele trebuitoare susţinerii tezei propusă. Citează autori ca Alex. Radicev, Nicolai Karamzin, Kondrati, Ryleiev, Alex. Odoievski, Wilhelm Küchelbäcker, Puşkin, Lermontov, Herzen, Visarion Bielinski, Nioolai Cernişevski, Nicolae Dobrolinbov, — la toţi aceşti scriitori ruşi se vede influenţa revoluţiei franceze dela 1789 resfrântă în operile lor. Eseul lui Gudzii e de o valoare mare, căci constitue o contribuţie la istoria literară care îşi găseşte ecou în raporturile franco-ruse ; deci cercetarea acestui studiu va interesa deopotrivă atât pe cititorii ruşi cât şi pe cei francezi. Este interesantă expunerea ce face Liudmila Tolstoia despre schiţa planului volumului III al operii *„Petru I"* de Alexis Tolstoi, mort de curând. Numai boala şi moartea l'au împiedecat pe Alexis Tolstoi de a-şi termina opera începută în volumele I şi II. Revista se încheie cu *cărţi noui* apărute, cu *cronica artelor* plastice, *teatru* şi *diverse note* informative din U.R.S.S.

■ Inregistrăm, — deocamdată, cartea IVAN NIKULIN, MARINAR RUS, de *Leonid Soloviev*, editată de ziarul „Scânteia", Bucureşti. Vom scrie despre această carte în numărul viitor al revistei noastre.

■ O scurtă expunere se face în cărticica 25 DE ANI DE LITERATURĂ SOVIETICĂ, de scriitorul de curând mort, *Alexei Tolstoi* (editura „Cartea Rusă", Bucureşti, 1945).

E necesar ca fiecare intelectual român să se pună la curent cu scriitorii sovietici — din ultimile decenii.

■ REVISTA FUNDAŢIILOR REGALE a intrat din anul XII într'o serie nouă, cu un cuprins nou şi o haină nouă, mai îngrijite, ca până acum. Este un compact volum de 240 pagini (format carte) care şi-a schimbat conducerea.

De astădată, revista refăcută în scris şi în formă apare sub un comite compus din domnii *Al. Rosetti*, profesor universitar şi ajutor de studii asupra limbii române ; redactor şef *Camil Petrescu*, un reputat poet, dramaturg şi eseist în scrisul românesc şi secretarul de redacţie fiind Corin Eugeniu Grosu, pe care îl întâlnim pentru prima oară în publicistică. Sediul redacţional şi administrativ al revistei este *Fundaţia Regală pentru literatură şi artă*, în bulevardul Lascăr Catargi, 39, Bucureşti.

■ Inregistrăm apariţia cărţii „UNIUNEA REPUBLICELOR SOCIALISTE SOVIETICE", de *N.N. Petraşcu* şi *G. G. Bezviconi* (tip. „Lupta", Bucureşti, 1945). Are o prefaţă a autorilor în care arată motivele justificative de i-a îndemnat să alcătuiască această interesantă lucrare. E pusă la punct. Sunt stări de lucruri şi fapte, cari ni se înfăţişează, pe care le-am vrea să le cunoaştem. Iată că autorii ni le-a pus la dispoziţiune, cu ultimele informaţiuni ştiute. E un serviciu adus — prin această carte (de 124 pagini) — cei doi autori-publicişti.

■ VICTORY este o excelentă publicaţiune cu text restrâns şi ilustraţiuni complimentare textului, cu bogăţie şi artistic aşezate. Este războiul în imagini sugestive, cu episoade, figuri de oameni ai armatelor aliate şi oameni politici superiori, cari au condus marele război mondial de acum. Victory este o revistă documentată publicată de ediţiile Crowell-Collier, în colaborare cu oficiul de informaţiuni al ministerului de război al Statelor Unite ale Americii.

■ NATURA, revistă pentru răspândirea ştiinţei anul XXX, nr. 5—6/1945 ; conţine : *Originea plantelor cultivate* (prof. Tr. Săvulescu) ; *O nouă metodă de recuperare a metalelor ; Intrebuinţarea clorofilei în terapeutică ; Laboratorul* (E. Angelescu) ; *Mina magnetică ; Din secretele aerodinamice* (ing. Gh. Radu) ; *Aspecte actuale ale biologiei* (dr. O. Necrasov) ; *Câteva date în legătură cu jubileul de 220 ani ai Academiei de ştiinţe (M. V.) ; Aspecte din biologia pădurii* (dr. M. A. Ionescu ; *Climatul în U.R.S.S. ; Alessandre Volta 1745—1872* (ing. căpit. Edgar C. Smith, traducere din „Nature", Londra, traducere de F. C.) ; Note : *câteva date statistice în legătură cu Transilvania-de-Nord ; Ce este Iarovizarea ?* Bibliografie : *Petre Sergescu, Geometria; Al. Borza,* L'alac ches *les roumains; Teodorescu I. C., Accente asupra vieţii rurale; Filofteia Brătilă, Desvoltarea matematicilor în România.*

■ ROMÂNIA MILITARĂ se găseşte în epoca bună a reorganizării, care se anunţă a începe din luna Octomvrie, a. c. Felicităm nouă direcţiune a acestei vechi reviste, care apare sub ocrotirea statului major al armatei. România militară e singura revistă a ofiţerilor activi şi în rezervă. Ce păcat că ofiţerii de rezervă nu o urmăresc ; aci stă datoria nouei conduceri să facă legătura de colaborare a ofiţerilor din rezerva armatei. Să o facă cunoscută acestora ca să scrie şi să se aboneze pe un preţ suportabil (cu acest prilej constatăm că nu e anunţat costul abonamentului revistei). In n-rul triplu 7—9 e un început al nouei conduceri.

Articolele publicate sunt bune şi recomandabile. Conţine sumarul :: *Influenţa războiului asupra luptei infanteriei* (lt. col. C. Ionescu :: *Evoluţia procedeelor de luptă la unităţile britanice* (lt. col. D. Stoiculescu) ; *Influenţa războiului asupra anumitor idei de bază din domeniul tacticei generale* (col. P. Caramitru) ; *Cavaleria de eri, cavaleria de mâine* (lt. col. A. D. Jippa) ; *Tendinţele de viitor ale luptei cavaleriei* (lt. col. D. Stoiculescu) ; *Organizarea, întrebuinţarea şi lupta cavaleriei în urma experienţei războiului* (lt. col. Adam Octavian) ; *Domeniul aerian şi experienţa actuală de război* (lt. c-dor av. G. Bucşan) ; *A suferit vre-o modificare lupta şi concepţia întrebuinţării armei aeriene dupe urma războiului recent încheiat ?* Cpt. c-dor av. N. Grigore) ; *Intrebuinţarea unităţilor şi formaţiuni de geniu pe câmpul de luptă* (maior Al. Zaharia) ; *Apărarea contra carelor de luptă* (lt. col. A. Miclescu);

Influenţa războiului asupra luptei artileriei (col. Marcel Mihăilescu şi lt. col. A. Miclescu); *Insemnări asupra organizării şi funcţionării serviciilor în timpul războiului* (col. H. Munteanu); *recenzii: Violenţa, legea de fier a războiului* (A. Spectorov); *Forţa Rusiei* (N. Mihailov); *Darea de seamă asupra activităţii revistei* (statut după cum e anunţat la pag. 171, nu statute, cum e trecut pe copertă. In materialul publicat sunt articole asupra armelor numai despre *marină* şi *marinari* nu e publicat niciun articol şi nici măcar o notiţă. Noi, în toate recenziile noastre din revista „*Marea Noastră*", am semnalat acest gol şi repetăm şi deastădată acest fapt. Sunt atâţia marinari cari poartă condeiul în condiţiuni excepţionale citäm pe domnii c.-amiral I. Bălănescu, c-dor Aurel Negulescu — Moş Delamare, c.-amiral-adjutant Fundăţeanu, c-dor Tănase, c-dor Eugen Săvulescu şi alţi ofiţeri marinari activi şi în rezervă şi atâtea alte personalităţi civile care cunosc problemele marinăreşti, ce au avut contact, în serviciile lor, cu marina. Noi vom urmări dacă această propunere va fi înfăptuită.

■ POPAS LITERAR e o mică foae a Olteniei, condusă de directorul redacţional D. F. Ionescu — Ghindeni, ca director administrativ fiind Andrei Ioan, iar proprietar Victoria Ionescu — Ghindeni. N-rul 12 (anul) e consacrat criticului şi eseistului craiovean: Tomescu D., iar în n-rul 15 se ocupă de C. Dobrogeanu-Gherea.

Revista se prezintă bine pentru care felicităm pe conducători în aceste vremuri de scumpete a tiparului şi a hârtiei, se străduesc să facă să apară. Dorim schimb cu această bună revistă.

■ ECONOMIA ROMÂNĂ se găseşte în anul al XXVIII-lea; apare lunar, sub conducerea prim-redactorului I. Gr. Oprişan, prin oficiul de studii al ministerului industriei şi comerţului.

■ DIN NOTELE UNUI VOLUNTAR, de Valeriu Câmpeanu, sunt fragmente din frământările înfiinţării diviziei „Tudor Vladimirescu" — Debreţin (1945 editura Pro-Pace, tipografia acelei edituri, 30 pagini). Este parte din istoricul acestei divizii.

■ *Buletin intern nr. 5, A.R.L.U.S.* Caet scris maşină. Are sumarul: *De vorbă cu arhitecţii sovietici care ne-au vizitat ţara;* Un aspect al ştiinţelor medicale în U.R.S.S. (prof. Dr. Crăciun); Adevărul asupra Bisericii în *U.R.S.S.* (prof. I. Pătrăşcoiu); *Reluarea activităţii secţiilor şi subsecţiilor* (I. Coteanu; *Ţărănimea* (E. Holban); *Sărbătorirea 23 August la A.R.L.U.S.* (F. Bălanescu); *A.R.L.U.S. la Cheia* (ing. C. Papadopol); *Traducerile* (M. Aderca); *Vizitele A.R.L.U.S. în provincie* (D. Bădescu); *Filiala R. Vâlcea A.R.L.U.S.; Filiala Bacău A.R.L.U.S.; Muzica rusă* (prof. I. Marinescu); *Date memorabile; corespondenţă:* Reinhold Glier.

■ Insemnăm, aci, şi foia INAINTE, organ de propagandă şi informaţiuni al pandurilor diviziei Tudor Vladimirescu; redactor E. Borila (Bucureşti.

■ BULETINUL BURSEI BUCUREŞTI — *Bulletin de la Bourse de Bucarest,* e în al XVII-lea an al apariţiei. Rugăm a se înregistra apariţia revistei noastre.

■ THE SHIP de *C. S. Forester,* tradus în limba franceză şi cea română, este un minunat roman închinat, memoriei ofiţerilor şi marinarilor crucişetorului brrinic „Penelope" scufundat la 7 Martie 1944.

Povestea crucişetorului uşor, botezat „Arthemis" în roman şi a celor ce-i dau viaţă, dela comandant până la bucătar, e împărţită pe capitole, care însă, în loc să poarte subtitluri, au în frunte câte un crâmpei din jurnalul de bord, pe care autorul ţese apoi amănuntele.

Ele sunt:

I ...L 11 h 30 m. atacurile aeriene încetară,...
II ...La 12 h. 05 m. se semnală un fum la orizont,...
III ...Şi se observă imediat despre ce era vorba,...
IV ...S'au executat ordinele primite mai înainte,...
V ...O escadră italiană alcătuită din două crucişetoare grele tip „Bolzano" şi de 4 uşoare tip „Cadorna" şi „Flamura Neagră",....
VI ...La 13 h 30 m. inamicul a deschis focul,...
VII ...Inamicii se retrag,...
VIII ...Pe lângă crucişetoarele inamice mai apărură unităţi noui: două cuirasate clasa „Littorio" şi un alt crucişetor din clasa „Bolzano",...
IX ...Echipajul a fost la înălţime,...
X ...Cu toată viteza eşirăm din norul de fum,...
XI ...Norul de fum mi-a părut nimerit,...
XII ...Deschidem focul,...
XIII ...Observăm mai multe lovituri în ţintă,...
XIV ...Am ordonat reîntoarcerea în norul de fum,...
XV ...Revenii la atac,...
XVI ...Alte obuze nimeriră ţinta până când,...
XVII ...Căderea unor obuze provoacă un mic incendiu,...
XVIII ...Fără să provoace mari stricăciuni,...
XIX ...Astfel că nava putu trece din nou la atac,...
XX ...Şi atacarăm,...
XXI ...Pentru a întări atacul distrugătoarelor,...
XXII ...Nava primi o nouă lovitură,...
XXIII ...Provocând mici stricăciuni,...
XXIV ...Fără a înceta focul,...
XXV ...Până când inamicul se retrage,...
XXVI ...Şi lupta încetă.

Desfăşurarea luptei, peripeţiile uneori tragice, alte ori comice ale încăerării, sunt redate atât de sugestiv, în cât cititorul are iluzia că se află în faţa ecranului pe care se perindă realitatea.

Cum ambele traduceri sunt la îndemâna cititorilor noştri, ne mulţumim a reda câteva crâmpeie.

Cum e apărat comandantul

Mai tot comandamentul era pe puntea de comandă: comandantul, ofiţerul torpilor, ofiţerul cu manevra, ofiţerul de cart şi timonierii. Stau acolo, în picioare, fără a fi ocrotiţi chiar de vremea rea: nimic deasupra capetelor, doar de jur împrejur, până la înălţimea umerilor, un blindaj care era în stare doar să oprească valurile ce se îmbarcau pe la prova. Moartea putea isbi pe ori unde ar fi voit fără nici o piedică; dar ea putea lovi ori unde i-ar fi plăcut pe nava întreaga, pentrucă blindajul care o încingea avea grosimea unui carton, chiar un glonţ de mitralieră îl putea străbate, dacă-l atingea în unghi drept.

Comandantul era tot atât de expus pe pasarelă, ca în orice parte aiurea. Chiar impunătoarele turele care adăposteau tunurile de 152 mm. nu au altă folosinţă decât să apere de ploaie.

Un crucişetor uşor este o găoace de ou armată cu barosane de fierar şi misiunea lui era să dea lovituri fără să primească.

Material şi personal

Cu toată perfecţionarea tehnică, războiul e dus totdeauna de oameni, ai căror nervi trebue să rămână

liniştiţi, pentru a mânui mecanismele; al căror curaj trebue să rămână neturburat când riscă aceleaşi primejdii ca şi instrumentele de care se servesc; a căror disciplină şi antrenament îngădue această muncă de colaborare.

Perfecţionarea mecanismelor nu schimbă întru nimic problema, ci numai o împinge cu o treaptă mai sus. Omul din caverne, care cel dintâi s'a gândit să prindă silexul într'un mâner, în loc de a-l strânge în pumn, nu era scutit de a înfrunta şi a se lupta cu duşmanl. Tunarii lui Nelson, încărcau tunurile cu încărcături cărate cu braţele, în loc să fie ridicate cu scripete electrice ca pe *Acthemis*, — dar şi unii şi alţii trebuiau să stea lângă tunuri ca să le manevreze.

Nava un compromis

Arhitectul naval are numai piedici la fiece pas. Partizanii unei teorii navale, reclamă un cât mai mare număr de tunuri de cel mai mare calibru, cu care să poată bate un inamic, fără a-i lăsa putinţa de a răspunde. Adepţii unei alte şcoli, cer viteză şi arată că cele mai bune tunuri din lume sunt fără folos dacă nu ai iuţeala necesară ca să le transporţi destul de iute spre a ajunge pe adversar. Partizanii unei a treia şcoli cer ca prudenţă un blindaj, pentrucă, cum a spus şi Nelson, o luptă navală este cea mai nesigură din toate luptele : viteză şi armament pot fi nimicite dintr'o singură lovitură. Dar blindajele însemnează greutate, tunurile reprezintă greutate, una în dauna celeilalte, în dauna greutăţii care ar putea fi rezervată maşinilor.

Constructorul face un compromis între aceste cereri ce se bat cap în cap, dar se loveşte din nou de alte contradicţii. La bord vieţuirea oamenilor, care trebue să se mişte dintr'o parte în alta, lucru care în momentul luptei trebue făcut cu mare repeziciune. Afară de aceasta, nava poate fi atinsă de obuze, de bombe sau de torpile :: pentru a restrânge stricăciunile, nava trebue împărţită în cât mai multe compartimente, despărţite unele de altele de pereţi etanşi, care să aibă doar câteva găuri pentru firele electrice, tuburile acustice şi ţevile pentru ventilaţia absolut necesară.

Artileriştii vor pretinde ca tunurile să fie aşezate cât mai sus posibil, ca să bată cât mai departe, dar pretenţia aceasta se loveşte de greutăţi tehnice: tunurile, afetele, turelele, sunt părţile cele mai grélé şi cu cât s'ar ridica mai sus, cu atât ar compromite mai mult stabilitatea navei, după cum se întâmplă într'o barcă, atunci când stă cineva în picioare.

Tot artileristul, cunoscând primejdia explosivelor actuale, cere ca, deşi tunurile să fie cât mai sus deasupra apei, obuzele şi încărcătura să fie bine izolate cât mai mult sub nivelul mării. Apoi, tot atât de puţin raţionabil ca şi un copil răsfăţat, cere, ţipând aproape, tunuri care să tragă cât mai repede şi ca atare să fie încărcate în fiecare minut cu o cât mai mare greutate de muniţie, fără să ţie seama că unele sunt tocmai în fundul navei iar tunurile cât mai sus. Şi nu numai atât ! Când e gata să fie satisfăcut, refuză ca un lanţ lung de explosiv să urce din fundul calei şi cere ca lanţul să fie tăiat şi întrerupt cu capace etanşe, care însă să nu întârzieze trecerea muniţiilor dela depozit p,ână la tunuri.

Mecanisme ingenioase au rezolvat această problemă atât de bine încât atunci când camera de legătură a turelii X de pe *Arthemis* a luat foc, flăcările nu au pătruns nici în turelă, nici în depozitul de muniţii.

Dar constructorul mai are de înfruntat o greutate: turela trebue să se învârtească într'o parte sau alta, pe când muniţia se scoate printr'o gură fixă. Când Ericsson a construit pe „Monitor", el a făcut o gaură în fundul turelei şi alta în acoperişul depozitului de muniţii : ca să se urce muniţia, trebuia învârtită turela, până ce găurile veneau una în dreptul celeilalte, şi nu se putea ochi decât când era reaprovizionată. Iată o stare de lucruri pe care nici un ofiţer cu artileria, hotărît să-şi nimicească duşmanul, nu putea să o îngădue.

Astăzi s'a rezolvat şi această arzătoare problemă, astfel că, oricare ar fi poziţia turelei, două obuze de 45 kg. şi două încărcături de cordită ajung sus la fiecare 10 secunde pentru a încărca tunurile.

O altă problemă spinoasă pe care trebue să o rezolve nefericitul constructor. El trebue să facă un compromis între om şi maşini, maşini complicate, delicate, care se pot defecta la o singură izbire şi oameni care trebuie hrăniţi, cărora trebuie să li se dea apă de băut, un loc în care să-şi atârne hamacele şi care, la uscat ar fi fost pus la o treabă mai folositoare decât să care muniţii. Constructorul aleargă şi aci la un compromis.

Dar dela comandant până la ofiţerul de artilerie, toţi blestemă pe constructor.

Soseşte şi ziua bătăliei ! Injghebarea de compromisuri, care alcătueşte o navă de luptă, se întâlneşte cu o altă navă, la rândul ei o masă de compromisuri. După încercare, combatanţii victorioşi sunt încununaţi cu toate onorurile, iar învinşii (supravieţuitorii bine înţeles), urlă contra constructorilor.

● JAMES HICTON: *The story of dr. Wassel.* Povestea doctorului Wassel este un episod al marelui războiu.

Domnul James Hilton ne istoriceşte în pagini vii întâmplarea unui medic mobilizat în marina Statelor Unite ale Americii, un medic ca atâţia alţii din marea masă anonimă a luptătorilor pentru libertatea popoarelor, a unui medic care a luptat cu greutăţile vieţii şi care a înţeles să fie mereu în slujba aproapelui aflat în suferinţă.

Misionar în China, ajutat de admirabila sa soţie, a petrecut acolo doisprezece ani. Se reîntoarce în ţara lui unde continuă apostolatul până la venirea crizei economice.

Pe vremea când se afla în China s'a ocupat între altele şi de problema malariei. De aceea guvernul american preocupat de revegilile pe care această boală le făcea în anumite regiuni ale Statului Arkansas, îi încredinţează misiunea de a se ocupa de combaterea ei. Acolo rămâne până în 1936, când reintră, deşi avea vârsta de 52 ani, în serviciul activ ca medic al marinei militare.

Incepe războiul. Este îmbarcat şi pleacă în Iava.

La 4 Februarie 1942, crucişătoarele „Houston" şi „Marblehead" dau o luptă navală cu forţe japoneze mult superioare. Ele reuşesc să scape şi au posibilitatea să ajungă în port având la bord numeroşi răniţi. Doctorul Wassel are sarcina să-i îngrijească.

El nu pregetă şi tăcut, îşi face datoria lui de medic alinând suferinţele atâtor bolnavi.

Dar vin zile grele. Japonezii înaintează victorioşi în insulă. Comandamentul superior hotărăşte evacuarea insueli — şi odată cu această operaţiune, pe cât mai mulţi răniţi — pe aceia transportabili. Doctorul Wassell trebue însă să rămână cu ceilalţi sortiţi să cadă în mâna inamicului necruţător. Doctorul nu se poate împăca cu această ideie. De aceia el se hotărăşte eroic să-i salveze. Dar cum? a spus-o însuşi preşedintele Roosevelt: Doctorul Wassell a rămas lângă oamenii săi, ştiind că va fi capturat de inamic. Dar se decise să facă o încercare disperată spre a scoate oamenii din Java. Intreabă pe fiecare dacă vrea să rişte şi toţi sunt de acord. Mai întâi a trebuit

să transporte doispreze oameni până la coastă. Oamenii sufereau îngrozitor, dar prin abilitatea sa, Doctorul Wassel i-a păstrat pe toți în viață, și le dădea exemplu prin curajul său. Doctorul Wassel a fost pentru ei, după cum spune raportul oficial, asemenea Bunului Pastor cu turma sa".

Și astfel omenirea și Doctorul Wassell au luat cunoștință prin discursul radiografiat la 28 Aprilie 1942, de însuși Președintele de ,această întâmplare eroică, ce i-a adus ca răsplată Crucea Marinei ,,pentru acte de curaj".

Minunat exemplu marinăresc, care rezumă camaraderia și spiritul de jertfă.

● FLETCHER PRATT: *The navy's,* — Navele.

Ziaristul Fletscher Pratt, ne prezintă într'un volum publicat în editura ,,Transatlantique" din New York, impresiile sale asupra războiului maritim dus de marea republică americană. Sunt observații făcute la fața locului, în care notează starea de spirit a acelora care au luat parte la lupte, și plasează fiecare eveniment în ,,perspectivă eroică".

Cartea se bucură de o prefață scrisă de însăși colonelul Franck Knox, fost subsecretar de Stat al Marinei Statelor Unite și în care spune între altele: ,,Nu veți găsi aci istoria complectă a primelor angajamente pe care le-am avut în Pacific, pentrucă numeroase puncte sunt încă obscure. Nu este nici un raport oficial. Este o povestire care cuprinde câte puțin din fiecare, formând o lectură pasionantă".

Domnul Fletscher Pratt este un cronicar al războiului naval, un cronicar ce știe și să vadă dar și să expună. Războiul marin diferă mult de cel terestru.

Operațiunile se succed cu mai multă rapiditate. Țintele sunt departe și mobile. Meritul autorului constă în aceea că judecă faptele la rece. Este mai mult istoric decât gazetar. El a văzut dar a și întrebat. De aceea autorul închină volumul său tuturor celor care l-au ajutat să-și publice impresiile, prin elementele informative ce i le-au dat datorită cărora a putut să descrie cât mai bine glorioasele lupte din marea Javaliană și aceia de la Guadalcanal, conduse de viteazul Vice Amiral Jonas Ingram.

Este o istorie obiectivă a războiului naval defensiv, a acelui război de la început care a știut să prepare ceea ce a urmat,, adică războiul naval ofensiv care a adus victoria dreptății contra agresorului brutal.

Eroism marinăresc

S'a spus — și cu drept cuvânt — că dacă armata de uscat comite acte de eroism în timp de război, marinarii, prin lupta pe care o duc împotriva elementelor deslănțuite, sunt prada nenumăratelor primejdii chiar și în vreme de pace.

Intr'adevăr, pentru marinari, Thalassa este eternul dușman, dar și prietenul cel mai bun. Făptura capricioasă a mării. când blândă ca un copil, când pasionată ca o amantă și, când vicleană și perfidă ca o fiară, întinde, adeseaori, marinarului, curse — care, din epoca lui Homer, și până astăzi — n'au încetat o clipă să-l primejduiască nava pe valurile răsvrătite.

Această situație critică pentru omul mărilor, am înțeles-o cel mai bine, am simțit-o la maximum văzând filmul ,,In which we serve" — în versiunea românească ,,Mai presus de toate" — film ce rulează pe ecranul unui cinematograf bucureștean.

Măestria regisorului, iscusința scenaristului, realismul luptelor navale, grandoarea decorurilor marine și modul cu care interpretul principal — Noel Coward — joacă rolul comandantului distrugătorului ,,Torrin", fac din acest film o adevărată realizare artistică.

Subiectul este simplu, dar ingenios tratat. E vorba de un vas de război, lovit din plin de avioanele dușmane. Ultimii supraviețuitori se agață de o epavă și plutesc — între viață și moarte pe imensitatea întinderilor acvatice.

In aceste lungi ore de așteptare, când instinctul de conservare învinge oboseala, foamea și suferințele de tot soiul, — mintea naufragiaților se transformă într'un mic ecran, pe care rulează filmul vieții trecute. Pe acel ecran, apar crâmpee auto-biografice, cu chipurile celor dragi lăsați acasă...

Astfel, gigantica tragedie navală se împarte în mai multe compartimente. In fiecare compartiment, răsare câte-o dramă intimă, plină de clipe voioase, melancolice, triste sau hazlii..

Acel potop de imagini vizuale sau auditive, ce ni-l oferă filmul, nu împiedică, însă, pe scenarist să puie accentul definitiv pe eroismul marinarilor britanici.

Intr'adevăr, în fața sublimei abnegații, a disprețului de moarte și a patroitismului larg, ce îmbracă haina unei universale iubiri față de aproapele, întregul subiect al dramei dispare. Jocul actorilor, regia, cuvintele de duh și luxul montării sunt anihilate de prezența celei mai mari vedete a filmului, adică distrugătorul ,,Torrin" care simbolizează Anglia și flota britanică. Iar dacă judecăm, obiectiv, dincolo de inevitatbilul scop propagandistic al peliculei, socotim că filmul ,,Mai presus de toate" slăvește eforturile tuturor marinarilor din lume care, pe apă, au contribuit la victoria împotriva hitlerismului.

De aceea eroissmul marinăresc nu rămâne o simplă legendă, ci capătă o valoare perpetuă — verificată în timp de război — și tăria unui simbol etic ce va continua, și în timp de pace, să se afirme...

(Era Nouă)

Poșta Redacției.

Doamnei Elena Gheorghiu Irimescu. — Nu a fost uitare, ci... valurile cari au clătinat totul, deci și revista. Mulțumim pentru premiul din nou oferit; e anunțat chiar în numărul de față.

Puicamar. — In primul număr am și găzduit... dorurile Dvs. Din durere se naște frumosul; așteptăm totuși și satisfacția reîntoarcerii.

D. Dr. Babeș. — Vă mulțumim pentru versuri.

D. Marin I. Petrescu, Coșoveni. — Articolele sunt publicabile, dar nu sunt de propagandă marinărească. Avem să trecem la ,,Universul Copiilor" *Săniuța,* iar celălalt la ,,Universul".

Colaborarea cu Flota Sovietică renaște
Marina Regală Română

INFORMAŢII — NOUTAŢI

Ziua marinei la Orşova.

Cu ocazia zilei de 15 August 1945, „Ziua Marinei" „Secţia marinari din Sindicatul Unit" Port şi Transport cea mai săracă secţie cu marinarii neplătiţi de un an de zile, au căutat să dea acestei zile amploarea cuvenită.

Dimineaţa s'a făcut un parastas pentru pomenirea marinarilor morţi. O ancoră de flori a fost aruncată în Dunăre. Despre însemnătatea zilei a vorbit căpitanul fluvial *Paul Nae Senchea,* Preşedintele Sindicatului Port şi Transport.

După amiază s'a desfăşurat o serbare cu concurs de înot-bărci şi Nunta cu bucluc, iar seara un bal în sala Cazinoului Român din Orşova.

In urma aprobării Comitetului s'a hotărît *a se dona Ligii Navale suma de lei 20.000.*

Centrala L. N. R. mulţumeşte şi pe această cale sindicatului pentru generosul gest, dovada sentimentelor marinăreşti ce'l însufleţesc.

O nouă filială : Buzău.

La Buzău în urma semineţei sădită pe teren bun de d. Romeo Iliescu, membru corespondent, a luat fiinţă o filială a Ligii Navale, ai cărei membri au ales la 21 Februarie următorul comitet:

Preşedinte, d. colonel Al. Stehan, comandantul garnizoanei; vice-preşedinte, d. Dobre Chiteş, primarul oraşului; secretar, d. T. Holder; membri, d-nii Romeo Iliescu, M. Sultz, A. Stotzeki; cenzori, d-nii comandor P. Zaharescu, profesor Muşat şi D. Murgscu.

Tineri şi bătrâni colaborând cu entuziasm, filiala numără peste 100 membri şi activează intens. Cu prilejul strângerii fondurilor pentru ajutorarea orfanilor de război de Tineretul Progresist din localitate, membrii filialei au colectat două milioane lei, dând astfel dovadă de înţelegere şi unire acolo când este o nevoie de interes general.

Avansări în Marină.

Cu prilejul ultimelor înălţări în grad, în marină au fost aavnsaţi următorii ofiţeri activi şi de rezervă :

Comandor rez. la Contr'Amirali rez.: Panteli Gheorghe şi Negulescu Aurel.

Căpitani Comandori de Punte la Comandori Punte :

Reţeanu D. Eugen, Roşescu I. Gheorghe, Dumitrescu I. Ioan, Foca N. Anton, Condeescu E. D-tru şi Bujoreanu D. Florin.

Locotenenţi Comandori la Cpt. Comandori :

Stănescu I. Gheorghe, Hristu E. Gheorghe, Moşor G. Nicolae, Levinţki Borris, Niculescu P. Ioan, Antonescu S. Teodor şi Ionescu Mircea.

Lt. Comandori mecanici la Căp. Comandori mecanici: Papainopol Panait.

Cpt. Punte la Lt. Comandor :

Văleanu G. Barbu, Raba V. Ioan, Eftimie T. Ştefan, Stoenescu D. Vasile, Mircea I. Emilian, Ignat Ştefan, Panaitescu C. Vasile, Diaconescu I. Paul, Zaharia F. Ioan, Gafta I. Ioan, Bădescu Victor, Argeşanu I. Şerban, Sturdza C. C-tin, Codreanu T. Traian, Zamfir M. Dumitru, Giurgea St. C-tin, Srăjescu D. Paul, Marinescu T. Alexandru şi Turcan G. Nic.

Locotenenţi la Căpitani :

Ungureanu C. Gheorghe, Dan I. Marin, Amărică I. Tibul şi Munteanu Gh. Ioan.

Aspiranţi Punte la Locotenent :

Peretz Alexandru, Tomescu C. C-tin, Carp V. Mircea, Anghelescu V. Elizel, Covaliu I. Ioan, Moldoveanu N. D-tru, Radianu Mircea, Lupoae Fl., Babalâc C. Paul, Hagiac Romeo, Sorescu M. Angelo, Vasilescu I. Aurel, Rădulescu V. Mihai, Pfeiller A. George, Sliam A. Alexandru, Drăguşin C. C-tin, Brătescu I. Teodor, Ivănescu Emil.

Sblt. Echipaj la Locotenent echipaj :

Ignat C-tin, Antonescu I. Venţel, Botez Anton, Bondalici C-tin, Dragomirescu Răducanu, Aramă Vasile, Florea C-tin, Muscalu Victor, Georgescu Alexandru şi Ciobanu Dumitru.

Lt. Comandori ingineri la Cap. Comandori ingineri :

Marinescu A. Vasile, Crăciuneanu V. Vasile.

Cpt. Ingineri la Lt. Comandori ingineri :

Popescu G. D-tru, Baiceff S. Ştefan, Pascu C. C-tin, Cautiş Cl. Nic., Dianu C. Ilie şi Milea Manole.

Cpt. mec. la Lt. Comandor mec. :

Petică C. Alex., Dicu T. Stan, Dimancea T. C-tin, Zeamă V. D-tru, Clondescu Gh. Gheorghe, Tacu I. Petre şi Moscu Vasile.

Aspiranţi mec. la Locot. mecanici :

Popescu I. Gheorghe, Anghelescu D. Gh., Miron I. Vasile, Horie S. Traian şi Nicolescu G. D-tru.

Premiul „Elena Gheorghiu-Irinescu".

Poetă la rândul său, Doamna Elena Gheorghiu-Irinescu a binevoit să ofere şi anul acesta un premiu de 2000 lei pentru *„cea mai bună poezie cu caracter marinăresc scrisă de un grad inferior din marină".*

Doritorii a fi premiaţi vor trimite versurile la redacţia noastră până la 31 Mai a. c., arătând numele gradul şi unitatea din care face parte, chiar dacă la publicare ţin să apară sub pseudonim.

Liga Navală îşi exprimă şi pe această cale recunoştinţa faţă de donatoare, care ne scrie între altele:

Revista mereu o răsfoesc
Dar ce vreau eu nu găsesc
Dau de tot felul de premii, cupe cu şic
Dar de marinarul poet-gradat, nimic!
Rău e să fii soldat mititel
Uită oricine de el!

Marina a fost întotdeauna democrată şi cei mititei nu

numai că n'au fost uitaţi, din contra, către ei se îndreaptă grija comandamentului mai întâi.

Sperăm că şi donatoarea se va convinge de aceasta, ca şi în trecut.

Comitetul Federaţiei Române de vele pe 1946.

Preşedinte: Robert Fournarski (Y. C. R. R.).
Vice-Preş.: Cpt. Comandor Alex. Bercea (Y.C.R.R.)
Membrii: Comandor rez. Ion Stănculescu (A. S. A. M.), Loc. c-dor Ion Stoian (Y. C. R. R.), Ing. Ştefan Şerbănescu (C. F. R.), Avocat Th. Teişanu (A. M. A.) Ion Butucaru (Metropola), Ing. Constantin Tico (Telefon Club), Ion Kindler (Astra Română), Ing. Lucian D. Grecianu (Ford Română) şi Ing. Victor Geles (Y. C. B.).
Secretar federal: Cpt. Emil Apostolescu (Y.C.R.R.)
Censori: Henry August (Dor de Ducă), Radu Toroceanu (Banca Românească) şi Virgil Ştefănescu Drăgăneşti (B. N. R.).
Comisia de legitimări şi judecată: D-na Elena R. Fournaraki, Cpt. C-dor Alex. Bercea, Lt. C-dor Ion Stoian, Ing. Radu Brăescu şi Ing. Victor E. Geles.
Comisia de regate şi regulamentul cupelor: Robert Fournaraki, C-dor Victor Voinescu, Lt. C-dor Ion Stoian, Ing. Radu Brăescu, Ion Butucaru şi Cpt. Cicero Popescu.
Comisia de propagandă şi legături cu străinătatea: Robert Fournaraki, Com. rez. Ion Stănculescu, Cpt. com. Alex. Bercea, consilier Procop Dumitrescu, Radu Toroceanu, Av. Th. Teişanu, Ion Kindler şi Ing. Const. Tico, Lt. Epureanu, secretar de presă.
Comisia de regulamente: Lt. Com. Ion Stoian şi Lt. C-dor Ion Zaharia.

Un început înbucurător: Bazinul de încercări de modele navale ale Şcoalei Politechnice.

In laboratorul hidrotehnic al Şcoalei Politehnice din Bucureşti, titularul catedrei de specialitate, d-l prof. dr. ing. *Dorin Pavel* împreună cu alţi câţiva inimoşi colaboratori, lucrează la amenajarea unui modest bazin de încercări de modele de nave.

Momentan există construit din beton numai bazinul propriu zis, având dimensiunile 20,⁰⁰×1,50×1.00 m. In adevăr este minuscul pentru încercarea modelelor navelor de mare tonaj, dar prin utilarea lui se vor aduce mari foolase industriei navale naţionale, deoarece va fi predecesorul altuia de dimensiuni mai mari, până atunci însă putând face faţă eventualelor cerinţe.

După informaţiile de până acum, acest bazin ar fi unicul în Sud-Estul Europei.

Intenţia este de a se construi un cărucior din metal uşor pentru antrenat modelul, sistemul de acţionare constituindu-l un dispozitiv asemănător cu maşina Atwood. Dacă va fi posibil, s'ar folosi şi acţionarea prin intermediul unui electromotor. Pe cărucior se vor instala aparatele de măsură, precum şi un observator, care va consemna înregistrările acestora, atunci când se studiază rezistenţa la înaintare.

Deasemenea se vor executa şi dispozitive speciale pentru studiul stabilităţei longitudinale şi transversale a navei, ca şi pentru cel al elicelor.

In momentul de faţă este în execuţie o machetă din lemn a motonavei „Bau-Loinville" spre a se explica studenţilor, în laborator, stabilitatea plutitorului.

Este un început mândru şi îmbucurător pentru noi, dar pentru o asemenea realizare, oricât de modestă ar fi ea, cei ce tind să o execute, nu dispun decât de cunoştinţele necesare şi de voinţă, astfel încât spre a promova această curajoasă încercare, este necesar a fi sprijinită de Subsecretariatul de Stat al Marinei, şantierele navale, societăţile de navigaţie, armatori, şi în general de toţi cei ce se interesează de progresul tehnicei navale la noi în ţară.

Şlepurile scufundate în Dunăre vor fi readuse la suprafaţă

Din Galaţi vine ştirea că au fost întocmite planurile de readucere la suprafaţă a şlepurilor scufundate în Dunăre, în timpul războiului.

Se evaluiază la 400, numărul vaselor scufundate, în majoritate şlepuri, remorchere, tancuri şi carcoboturi cu motoare. S'ar putea astfel recupera, prin scoaterea lor la suprafaţă, circa 300 vagoane fier, 20 vagoane fontă, maşini cu aburi, motoare Diesel etc.

Navigaţia pe Tisa

Pe lângă Comisia de Legătură cu Comisia Aliată de Control, şi-a început activitatea Comisia pentru reglementarea navigaţiei şi plutăritului pe Tisa.

Iniţiativa înfiinţării acestei comisiuni aparţine d-lui ministru al justiţiei Lucreţiu Pătrăşcanu în cadrul acţiunei de ajutorare a maramureşenilor.

Din comisiune fac parte d-nii: Secretar Gen. Tarhon, Consilier Negură şi Sorin, Consilier gen. M. Marina, Ing. Inspector Rusu şi Procuror General Râpeanu.

Un canal navigabil între Timişoara şi Lugoj

Zilele trecute s'a ţinut la Timişoara o consfătuire pentru construirea unui canal navigabil între Timişoara şi Lugoj.

Importanţa acestei lucrări rezidă în ieftinătatea nouei căi de transport, în special pentru materialele de construcţie, ca şi forţa motrică ce ar putea procura construcţia canalului navigabil.

Ştiri din marină

— La campionatele naţionale de bobsleigh ce au avut loc în luna Ianuarie la Sinaia au luat parte prin grija Direcţiei E. C. P. şi 2 echipe marinăreşti. Echipele de marinari deşi cu material străin impropriu, au reuşit a se clasa foarte onorabil fiind admise în viitoarele campionate internaţionale ce vor avea loc în anul 1947.

— In ziua de 24 Ianuarie a avut loc în toată Marina aniversarea a 87 de ani dela Unirea Principatelor.

— In ziua de 7 Februarie ofiţerii noi avansaţi din Marină au sărbătorit acest eveniment printr'o reuniune la Ministerul Marinei.

Sărbătorirea a fost prezidată de d-l Amiral Bărbuneanu Petre, Ministrul Marinei şi onorată cu prezenţa reprezentanţilor Comisiei Aliate de Control în frunte cu d-l Colonel Haikin, Colonel Orlov şi alţii.

— La Turnu Severin a avut loc în luna Februarie un foarte reuşit festival artistic organizat de Serviciul E. C. P. local. S'a reprezentat cu un enorm succes piesa *„Vis de marinar"*.

— In zilele de 18—20 Ianuarie a avut loc la Ministerul Marinei din iniţiativa Direcţiei E. C. P., o confe-

rinţă a tuturor comandanţilor de Mari Unităţi din Marină. Conferinţa a fost prezidată de d-l Amiral Bărbuneanu Petre Ministrul Marinei care a arătat că scopul conferinţei este de a se semnala şi remedia toate problemele ce se cer rezolvate în Unităţile Marinei.

S'au luat hotărâri importante în ceeace priveşte hrana, echipamentul, cazarea, şi starea sanitară a trupei.

Relaţiile dintre Comandanţi şi Serviciile E. C. P. au format un capitol de primă importanţă.

Aceste conferinţe vor avea loc lunar.

Flotele comerciale ale Statelor Unite şi Marei Britanii

Din statisticile publicate Sâmbătă de secţiunea economică şi statistică a Comisiunei maritime a Statelor Unite reese că marea republică nord-americană a terminat războiul cu o flotă comercială de patru ori mai mare decât aceea pe care o avea la începutul lui.

Cu toate grelele pierderi suferite în timpul războiului, sfârşitul ostilităţilor au găsit Statele Unite în posesiunea unei flote comerciale de 5.529 de vase comerciale în funcţiune de câte 1600 tone brute şi mai mari, faţă de cel 1.401 de vase pe care le avea în 1939.

In 1939, Statele Unite au întrebuinţat vase pentru o capacitate de 3.000.000 tone pentru comerţul extern.

Din acelaşi raport reiese că Marea Britanie, care posedă în momentul de faţă cea de a doua flotă comercială din lume, nu a pierdut decât 545 de vase din totalul ei de 2.892, cu toate atacurile concentrate ale submarinelor şi aviaţiei axei.

Din tablourile publicate de către Comisiunea maritimă a Statelor Unite, care redă situaţiunea comparativă a celor 27 de naţiuni posesoare de flote comerciale la sfârşitul războiului, reiese că Norvegia posedă 465 de vase, Suedia 252, Uruguai 175, Argentina 42, Chile 35 şi Belgia 29.

Aceste tablouri nu specifică vasele obţinute de vreo naţiune, în timpul războiului, prin captură, sechestru sau transferare şi care au navigat sub controlul temporar al acelei ţări, aceste vase fiind cuprinse în totalul vaselor ţării dela care au fost obţinute.

Flota comercială sovietică navighează sub toate latitudinile lumii

Inainte de marele Război Naţional, U. R. S. S. făcea schimburi comerciale cu mai toate ţările din lume. Vasele noastre comerciale pluteau sub toate latitudinile, acostând pe meleagurile Ceylonului, Javei, Sumatrei, Indiei, Africei.

Corăbiile noastre comerciale făceau legătura între popoarele Patriei noastre, situate la zeci de mii de kilometri unul de altul. Din Vladivostok, străbătând Oceanul Indian, Marea Roşie şi Canalul Suez, ele se îndreptau spre Odesa, — —din Leningrad, ocolind Scandinavia, înspre Murmansk, — din Odesa, prin Marea Mediterană şi Canalul Mânecii, spre Marea Baltică.

Acum, vasele comerciale sovietice au pornit din nou în toate direcţiile vântului. Mai multe nave, care în tot timpul războiului se aflau în raiduri îndepărtate, se întorc acum în Marea Neagră şi în portul Leningrad.

Şi-a terminat raidul său minunat de după răsboi vaporul „Kuban". Din Vladivostok, el a parcurs drumul spre Portland şi apoi, într'un singur raid, pe drumul nordic, a trecut Murmanskul şi ocolind Scandinavia, a ajuns la Leningrad. Pe puntea lui „Kinab" se afla o încărcătură importantă — locomotive puternice — obiectul de admiraţie al ciuccilor din Kamciatka, cari acostau vaporul cu luntrile lor şubrede.

După ce s'a întors din porturile americane în Marea Neagră natală, vaporul „Miciurin", condus de căpitanul Popov, a întreprins un nou raid îndepărtat. Trecând Bosforul şi Marea Mediterană, el a aruncat prima ancoră la Port-Said. Aici, vaporul a primit o încărcătură de sare şi, plutind dealungul coastelor Eritreii şi ale Somaliei Franceze, s'a îndreptat spre oceanul Indian. Trecând Golful Bengal „Miciurin" se va opri la Calcutta, spre a primi o încărcătură de iută pentru fabricile textile din Odesa.

Au fost reluate raidurile din Marea Neagră în Marea Baltică. Vaporul „Serghei Kirov" a părăsit Leningradul cu o încărcătură de cherestea pentru Novorossisk.

La Comisariatul Poporului pentru flota comercială se adună radiograme din toate colţurile lumii. Căpitanii relatează despre mersul încărcăturilor în porturi, despre furtunile şi cetele cu care au avut de luptat echipajele, despre balizele desprinse de ancore şi despre minele plutitoare.

Se restabilesc liniile de legături comerciale cu străinătatea. Linia Baltico-Americană a şi reintrat în funcţiune. Ea e servită de vapoare sovietice de cea mai nouă construcţie, dotate cu aparate de navigaţie din cele mai moderne, — „Wilnius" — şi „Mareşalul Govorov". Primul vapor a pornit din Leningrad spre New-York în Decembrie.

S'a redeschis şi a doua linie comercială: Marea Albă — America. Ea e servită de vapoarele „Suvorov", „Tungus" şi „Stalinbad" şi are intinerariul fixat Murmansk — New York.

In Ianuarie se inaugurează cea de-a treia linie: Marea Neagră—America. Linia va fi servită de 6 vapoare.

Au fost reluate raiduri regulate între Leningrad şi Londra între Odessa şi porturile Albaniei. Toate vapoarele comerciale sunt prevăzute cu cabine confortabile, aşa că pot transporta şi călători.

Au început să se întoarcă în Marea Neagră vasele de transport care făceau în cursul războiului raiduri în răsărit. Un grup de vase-cisterne pornise în iarna 1941-1942 spre Extremul Orient. Era un raid greu şi periculos. Insula Creta era ocupată pe atunci de nemţi. Oceanul Indian era sub controlul vaselor inamice. Echipajele au recurs la camuflare. Prin paravane aşezate pe punţile vaselor-cisterne, li s'a dat aparenţa unor vase de călători.

Din acest grup făcea parte şi vasul cisternă „Sahalin". In decursul războiului el a făcut zeci de raiduri între America şi Vladivostok. De curând, acest vapor a pornit din nou din Vladivostok spre San Francisco apoi va ocoli America de Sud, abordând Montevideo şi de acolo îşi va continua drumul spre Marea Neagră. Este primul raid de acest fel întreprins de un vapor sovietic.

(Trud)

Impărţirea marinei Germane

Iată textul comunicatului anglo-sovieto-american cu privire la împărţirea marinei de război germane:

1) In conferinţa dela Berlin, s'a luat hotărârea ca vasele de suprafaţă ale marinei de război germane, care pot să fie folosite, printre care şi vasele ce pot fi reparate în cursul unei perioade determinate, precum şi 30 submarine, vor fi împărţite în mod egal între cele trei puteri şi că restul marinei germane trebue să fie distrus;

2) In acest scop s'a numit o comisie navală tripartită

pentru a prezenta recomandări relative la aducerea la îndeplinire a acestei hotărâri.

Recent, această comisie a supus raportul său guvernelor celor trei puteri.

Actualmente, acest raport este examinat de guverne şi recomandările relative la reparaţia principalelor vase au fost acceptate şi acum se procedează la împărţirea vaselor între cele trei puteri şi

3) Submarinele, care se aflau în porturile Regatului Unit, au fost scufundate în conformitate cu acest acord.

ŞTIRI DIN U. S. A.

Focos radiofonic

Printre alte arme secrete, armata americană a inventat şi construit în timpul răsboiului un focos cu întârziere variabilă acţionat prin radio. Acest focos cuprinde un aparat de radio emiţător minuscul care emite unde. Când proiectilul a ajuns la vreo 20 m. de ţintă, undele reflectate deranjează undele emise şi acţionează un comutator electronic care produce explozie la distanţa propice.

Efecte secundare ale bombei atomice

Cu ocazia producerei bombei atomice s'au ivit un număr de produse secundare. Printre cele mai principale sunt substanţele — aproape toate — radioactive ce se pot realiza şi care sunt capabile de a înlocui radium-ul de până acuma. Alte produse îngăduie o apărare mai eficace contra otrăvirilor industriale, metode noui pentru separarea prin distilaţie a benzinei, viduri mai înalte şi pompe pentru gaze cu viteze superioare celei a sunetului.

Codul secret japonez

Războiul cu Japonia a început dinainte de declararea lui cu atacul dela Pearl Harbour (Hawai) stârnind mare indignare în Statele Unite. De două ori au fost cercetate oficial cauzele care au fost motivul acestui dezastru. După cum se află acum, USA au fost încă de atunci în posesia codului de semnailzare secret al Japoniei. Totuşi Preşedintele Roosevelt a crezut oportun a nu lua măsuri de apărare prea întinse, pentru a nu da la iveală acest fapt, mult prea important pentru războiul ce venea.

Donaţii fiscale

In USA nu există cetăţean care să fi plătit vreodată fiscului mai mult decât îi se cuvine. Cu toate acestea în timpul războiului, fiscul american a primit donaţiile a peste 50.000 indivizi în valoare de 7.385.000 dolari, adică lei aur 41.000.000.

Program naval

Cu toate că în USA părerile sunt împărţite cu privire la utilitatea navelor militare grele, se cere o flotă activă cuprinzând 300 nave, plus alte 800 nave în rezervă. Se cer: 11 cuirasate, 36 port avioae, 49 crucişătoare, 176 distrugătoare, 40 nave de escortă şi 90 submarine, toate ţinute în activitate de serviciu. In plus Marina să dispuie de 8000 avioane în serviciu şi alte 4000 în rezervă.

O. S. S.

Statele Unite se reformează. Nu numai că vor să menţie o aramtă peramnentă, însă şi instituţiile ei aferente. Printre acestea este faimosul O. S. S. — Oficiul Serviciilor Strategice — de sub conducerea Generalului Donovan. In timpul războiului, oamenii O. S. S. au pătruns până în şcolile Gestapoului german — pentru a spiona, — s'au inflitrat în Siam transformând Bankok, capitala acestei ţări într'un post de ascultare al Naţiunilor Unite, au armat o flotă întreagă pentru aprovizionarea mişcării de rezistenţă greacă cu arme şi informaţiuni şi au lucrat în Africa pregătind invazia cu 18 luni mai înainte de a se produce.

Sfârşitul lumii

Charles Long din Passadena, California, capul unei mici biserici sectare, bazat pe o convorbire cu Dumnezeu în persoană, a prezis sfârşitul lumii pentru ziua de 21 Septembrie 1945 la 5.33 d. a. A fost foarte mirat că nu s'a adeverit şi că nici Dumnezeu nu a confundat ora Ierusalimului cu aceea de San Francisco.

„Mingea de Foc"

Marina americană foloseşte un avion nou numit „FIREBALL" (e. g. „mingea de foc"). Este un avion de luptă care în afară de motorul lui normal, mai este prevăzut şi cu un motor cu jet, permiţându-i o pornire rapidă în deosebi de importantă pentru avioanele lansate de pe bordul port-avioanelor. Viteza avionului cu motorul cu jet singur este de 480 km/h, iar cu motorul normal numai de 510 km/h. Viteza maximală se ridică la 640 km/h şi avoinul poate urca cu o rapiditate de aproape 2 km. pe minut.

Ocuparea Japoniei

Intrebat de gazetari cât timp USA îşi va mai menţine forţele aeriene în Japonia, un general aemrican a răspuns: „Sunt sigur că încă vreo sută de ani de acuma înainte".

Grâu Canadian

Inainte de 1939, a treia parte a întregului export de grâu al lumii a fost canadian. Guvernul canadian, care subsidiază agricultorii, a dispus reducerea preţului grâului canadian la aproape 80 la sută celui din Statele-Unite. Motivul nu este numai unul filantropic pentru ajutorarea ţărilor importatoare înfometate, dar şi pentru a induce pe aceste ţări să mai importe mult timp grâul canadian şi în mod indirect să protejeze agricultura canadiană.

Avioane transatlantice

Cu ajutorul avioanelor cu 4 motoare CONSTELLATION, drumul New York — Paris a fost scurtat la 14 ore şi nici o localitate din lume nu mai este mai depărtată de New York pentru a nu putea fi atinsă într'un zbor de cel mult 40 ore. Costul unui bilet New-York — Europa cu avionul a fost redus la de trei ori costul unui bilet cl. I cu vaporul pe când durata călătoriei a fost redusă la a şaptea parte. O societate americană organizează acuma un serviciu rsgulat în juurl lumii în 151 ore plecând dela Washington şi trecând prin Insulele Azore, Cairo, India, Chian, Guam, Honolulu şi San Francisco.

CRONICA SPORTIVA

de Locotenent PAUL EPUREANU

„Metropola" învingătoare în primul concurs sindical de canotaj — Yacht Club Bucureşti: câştigător „Hors concurs"

Duminică 22 August s'a desfăşurat pe lacul Herăstrău, sub auspiciile Federaţiei Române de Canotaj de sub Preşedinţia d-lui Comandor de Marină Eugeniu Săvulescu şi a secţiei de Canotaj O. S. P. de sub conducerea d-lui Fr. Stoessel, primul concurs sindical de cantonaj al anului, la care au participat un număr impresionant de ambarcaţiuni şi un public extrem de numeros. Era de altfel o manifestaţie sportivă la care luau parte, în comun, intelectuali, studenţi şi muncitori, desăvârşind drumul spre democraţie a sportului românesc. Notăm şi participarea Yacht Clubului Bucureşti, care deşi nu este un club sportiv sindicalizat, totuşi a ţinut să-şi arate sportivitatea, concurând pentru stimularea tehnică, alături de canoteurii muncitori. Rezultatele probelor au fost următoarele:

***Skiff** 1 d-ni 1000 m.:* 1. Gigi **Bunescu** (Distribuţia) **3 m.** 18 **s.**; 2. J. Teodorescu (B. N. R.); 3. M. Popescu (Metropola B.) au luat parte 8 ambarcaţiuni; I. Finescu (Yacht) deşi a venit **la** locul 2, totuşi nu a fost trecut în clasament fiind un concurent „hors concurs".

Skiff - d-ne 1000 m.: 1. Pupi Ionescu (B. N. R.) ; 2. Nelly Lupulescu (B. N. R.) au luat parte 4 ambarcaţiuni. D-na Mädy Ispas (Yacht) venită la locul 1, nu a fost trecută în clasament fiind „hors concurs".

Skiff 2 juniori 1000 m.: 1. I. Barbuc - N. Marinescu (Metropola S. G. G. E.) ; 2. Suciu - Blăniţă (Metrop. S. G. G. E. b.) ; 3. M. Ionescu - I. Popescu (Metrop. U. C. B.) ; au luat parte 3 ambarcaţiuni. Cuplurile P. Barcany - Dan Brăiloiu (Metrop. U. C. B.) şi Ioan Bakker - V. Hozan (Yacht), deşi au venit la locurile 1 şi 2 totuşi nu au fost trecuţi în clasament fiind „hors concurs".

Skiff 4+1 d-ne 1000 m.: 1. B. N. R. (Furia, Nelly Lupulescu, Jeni Ralet, E. Ianavoiu, Florian Lupulescu (conducător). Echipajul Yacht Club Bucureşti (Coca Dimopol, Jeni Teodorescu, Despina Mavrocordat, Mädy Ispas, D. Chiale (conducător) venit la locul 1, nu a fost trecut în clasament fiind „hors concurs".

Skiff 4+1 d-ni 1000 m.: 1. Metropola U. C. B. (V. Ohănian, Niculescu, B. Walter, Dan Brăiloiu, Paul Barcany (conducător) ; 2. Metropola M. C. (N. Dăniloiu, I. Marinescu I. Teodorescu, Fr. Stoessel, Cimbru (conducător) ; 3. Metropola S. G. G. E. (I. Barbuc, Blăniţă, Suciu, Popescu M., Cârlibrie (conducător) au luat parte 5 ambarcaţiuni. Echipajul Yacht Club Bucureşti (Benedeti, V. Hozan, Florescu, Jan Bakker, V. Firescu (conducător) venit la locul 1 nu a fost trecut în clasament fiind „hors concurs".

Clasamentul general: 1. Metropola, 13 p.; 2. B. N. R., 10 p.; Distrbuţia 3 p. Yacht Club Bucureşti „hors concurs" 15 p.

Campionatele de canotaj ale oraşului Arad pentru „Cupa 1945"

In prezenţa d-lui Gh. Voştinar, Prefectul Judeţului Arad şi a d-lui Ion Pălincaş, Primarul Municipiului Arad s'au desfăşurat Duminică 19 August pe râul Mureş, campionatele de canotaj ale oraşului Arad, pentru „Cupa 1945". Menţionăm munca şi perseverenţa comitetului organizator din care notăm pe d-nii: Ing. Poruţiu, V. Farcaş, Dumitrescu, Czayka şi Gabor. Rezultatele technice au fost următoarele:

Skiff 1 juniori 2000 m.: 1. Moţiu (C. F. R.) 6 m. 23 s. $^{2}/_{10}$; (campionul Aradului 1945) ; 2. Muscan (Gloria) 6 m. 36 s. $^{8}/_{10}$

Skiff (klinker) 4+1 juniori d-ne 1000 m.: 1. Hellas b. 5 m. 10 s. (campiona Aradului) ; 2. A. M. M. E. F. A., 5 m. 22 s.; 3. Regata, 5 m. 38 s.

Skiff (race) 1 seniori 2000 m.: 1. Gabor Isaia (C. F. R.) 6 m. (campionul Aradului 1945).

Skiff (klinker) 4+1 juniori 2000 m.: 1. C. F. R. b., 5 m. s. $^{5}/_{10}$ (campionul Aradului 1945), 2. Regata, 5 m. 39 s. $^{1}/_{10}$, 3. C. F. R. c. 6 m.

Skiff (race) 8+1 seniori d-ne 1000 m.: 1. Hellas (campionul Aradului 1945).

Skiff (klinker) 2 juniori 1000 m.: 1. C. F. R., m. 55 s. (campionul Aaradului 1945) ; 2. Regata, 6 m. 22 s.; 3. A. M. M. E. F. A., 6 m. 25 s.

Skiff (race) 4+1 seniori 2000 m.: 1. Regata, 5 m. 40 s. (campionul Aradului 1945) ; 2. Gloria, 5 m. 51 s.

Skiff (klinker) 2 seniori 2000 m.' 1. C.F.R. 6 m. 51 s. $^{2}/_{10}$ (campionul Aradului 1945) ; 2. Regata, 7 m. 10 s.

Skiff (race) 4+1 d-ne 1000 m.: 1. Hellas, 4 m. 50 s. (campionul Aradului 1945) ; 2. A. M. M. E. F. A. 5 m.; 3. Regata, 5 m. 50 s.

Skiff (race) 8+1 seniori 2000 m.: 1. Regata, 4 m. 50 s. (campionul Araduuli 1945) : 2. C. F. R. 5 m. 5 50 s.; 3. Gloria, 5 m. 50 s. Clubul C. F. R. a totalizat cel mai mare număr de puncte astfel că a câştigat titlul de „campion al Aradului şi Cupa Arad 1945".

Campionatele de înnot ale regiunei Bucureşti 1942

In ziele de 5, 6 şi 7 August s'au defăşurat la strandul Obor, campionatele regionale ale cluburilor bucureştene.

Menţionăm prezenţa la start a unui numeros lot de tineri, tinere, copii şi fetiţe destul de talentaţi şi cu o technică ireproşabilă ca stil perfect le înnot. Notăm pe excelentul Gh. Marinel (L. N. R.), Honoriu Guguianu (L. N. R.), Bubi Walter (L. N. R.), Fulvia Grigoriţă (Viforul Dacia), Johni Slăvescu (Viforul Dacia), Ernest Patrichi (C. F. R.), Ilie Ion (Stadiul Român), fetiţele: Toma Tincuţa (St. Român), M. Coinoglu (L. N. R.) şi copiii Bădulescu (L. N. R.), I. Penciulescu (L. N. R.). Un public numeros a ţinut să asiste la aceste spectaculoase probe sportive, manifestând uneori sgomotos la o cursă frumoasă şi viu disputată, arătând că înnotul îşi câştigă reputaţia de sport al naţiuni şi al maselor populare, pentru care viitorul îi va rezerva una dintre cele mai principale ocupaţii fizice şi recreative atât a celor mici cât şi acelor mari. Rezultatele technice ale campionatelor regiunii bucureşti sunt următoarele:

100 m. liber d-nii: 1. Johni Slăvescu (Vif. Dacia) 1 m. 11 s. (campion regional) ; Gh. Marinel (L. N. R.) 1 m. 11 s. $^{8}/_{10}$; 3. Picu Traian (L. N. R.) 1 m. 27 s. $^{2}/_{10}$.

200 m. liber d-ni: 1. Johni Slăvescu (Vif. Dacia) 2 m. 51 s. $^{6}/_{10}$ (campion regional) ; 2. Şt. Cristea (C. F. R.) 3 m. 0,3s. $^{2}/_{10}$; 3. I. Petrescu (L. N. R.) 3 m. 27 s. $^{8}/_{10}$.

100 m. piept (brasse) d-rii: 1. Ernest Patrichi (C. F. R.) 1 m. 23 s. $^{8}/_{10}$ (campion regional) ; 2. D. Munteanu (Vif. Dacia) 1 m. 26 s. $^{6}/_{10}$; 3. Honoriu Guguianu (L. N. R.) 1 m. 28 s. $^{8}/_{10}$

200 m. piept (brasse) d-ni: 1. D. Munteanu (Vif. Dacia) 3 m. 19 s. (campion regional) ; 2. I. Popescu-Caton (C. F. R.) 3 m. 24 s. ; 3. Honoriu Guguianu (L. N. R.) 3 m. 27 s.

400 m. liber d-ni: 1. Johni Slăvescu (Vif. Dacia) 6 m. 10 s. $^{4}/_{10}$ (campion regional) ; 2. Şt. Cristea (C. F. R.) 6 m. 46 s. $^{4}/_{10}$; 3. Popescu Z. (Vif. Dacia) 7 m. 10 s. $^{4}/_{10}$.

Ştafeta 3x100 m. mixt d-ni: 1. Liga Navală Română (Bubi Walter - spate, Honoriu Guguianu - brasse, Gh. Marinel - crawl) 4 m. 12 s. (campion regional) ; 2. Viforul Dacia (P. Fischer, D. Munteanu, J. Slăvescu) 4 m. 16 s. $^{4}/_{10}$; 3. C. F. R. (Vasiliu, Ernest Patrichi, Olaf) 4 m. 27 s. $^{5}/_{10}$.

Ştafeta 4x100 liber d-ni: 1. Viforul Dacia (Mitoşeriu, P Fischer, Rotoclevschi, J. Slăvescu) 5 m. 17 s. (campion regional). 2. L. N. R. (Gh. Petrescu, Bubi Walter, Traian Picu, Gh. Marinel) 5. m. 25 s. ; 3. C. F .R. (Neamţu, Olaf, Mirea, Şt. Cristea) 5 m. 35 s.

Ştafeta 4x200 liber d-ni: 1. Viforul Dacia (Popescu-Călcâi, P. Fischer, Godlman, J. Slăvescu) 12 m. 55 s. (campion regional) ; 2. C. F. R. (Vasiliu, Olaf, Ţapu, Şt. Cristea) 13 m. 19 s. ; 3. L. N. R. (B. Walter, Gh. Marinel, Gh. Petrescu, Honoriu Guguianu) 13 m. 35 s.

100 m. spate d-ni: 1. Bubi Walter (L. N. R.) 1 m. 25 s. $^{4}/_{10}$ (campion regional) ; 2. J. Slăvescu (Viforul Dacia) 1 m. 25 s. $^{6}/_{10}$.

1500 m. liber d-ni: 1. J. Slăvescu (Vif. Dacia) 25 m. 21 s. (campion regional) ; 2. Şt. Cristea (C. F. R.) 28 m. 35 s. ; 3. L. Strass (Macabi) 29 m. 36 s.

100 m. liber d-ne: 1. Fulvia Grigoriţă (Vif. Dacia) 1 m. 26 s. $^{8}/_{10}$ (campioană regională) ; 2. Maria Dima (L. N. R.) 1 m. 28 s.

200 m. piept (brasse) d-ne: 1. H. Nicolescu (Vif. Dacia) 3 m. 48 s. (campioană regională) ; 2. G. Dobrescu (St. Român) 4 m. 26 s. ; 3. M. Rotter (Macabi) 4 m. 35 s.

100 m. piept (brasse) d-ne: 1. H. Nicolescu (Vif. Dacia) 1 m. 44 s. $^{6}/_{10}$ (campioană regională) ; 2. N. Mărgineanu (C. F. R.) 1 m. 45 s. ; 3. Şerban Elena (L. N. R.) 1 m. 55 s. $^{8}/_{10}$.

100 m. spate d-ne: 1. Nuţi Mărgineanu (C. F. R.) 1 m. 42 s. (campioană regională) ; 2. H. Nicolescu (Vif. Dacia) 1 m. 48 s. ; 3. Elena Dumitrescu (L. N. R.) 1 m. 52 s. $^{7}/_{10}$.

400 m. liber d-ne: 1. Fulvia Grigoriţă (Vif. Dacia) 8 m. 11 s. (campioană regională) ; 2. B. Dumitrescu (C. F. R.) 8 m. 15 s. ; 3. Şt. Schally (L. N. R.) 8 m. 55 s. $^{6}/_{10}$.

Ştafeta 3x100 mixt d-ne: 1. Viforul Dacia (H. Nicolescu, Grumberg, Fulvia Grigoriţă) 4 m. 48 s. $^{8}/_{10}$ (campioană regională) ; 2. L. N. R. (Elena Dumitrescu, Elena Şerban, Maria Coinoglu) 6 m. 30 s. ; 3. C. F. R. (Simon, Poppa, Dumitrescu) 17 m. 0,7 s.

Ştafeta 4x100 liber d-ne: 1. C. F. R. (Yvonne Simon, Poppa, N. Mărgineanu, Dumitrescu) 8 m. (campioană regională) ; 2. L. N. R. (M. Coinoglu, M. Dima, E. Dumitrescu, Şt. Schally) 9 m. 0,2 s.

Sărituri Domni: Gustav Fischer (Vif. Dacia) campion regional. *Doamne:* Daisy Ungureanu (St. Român) campioană regională.

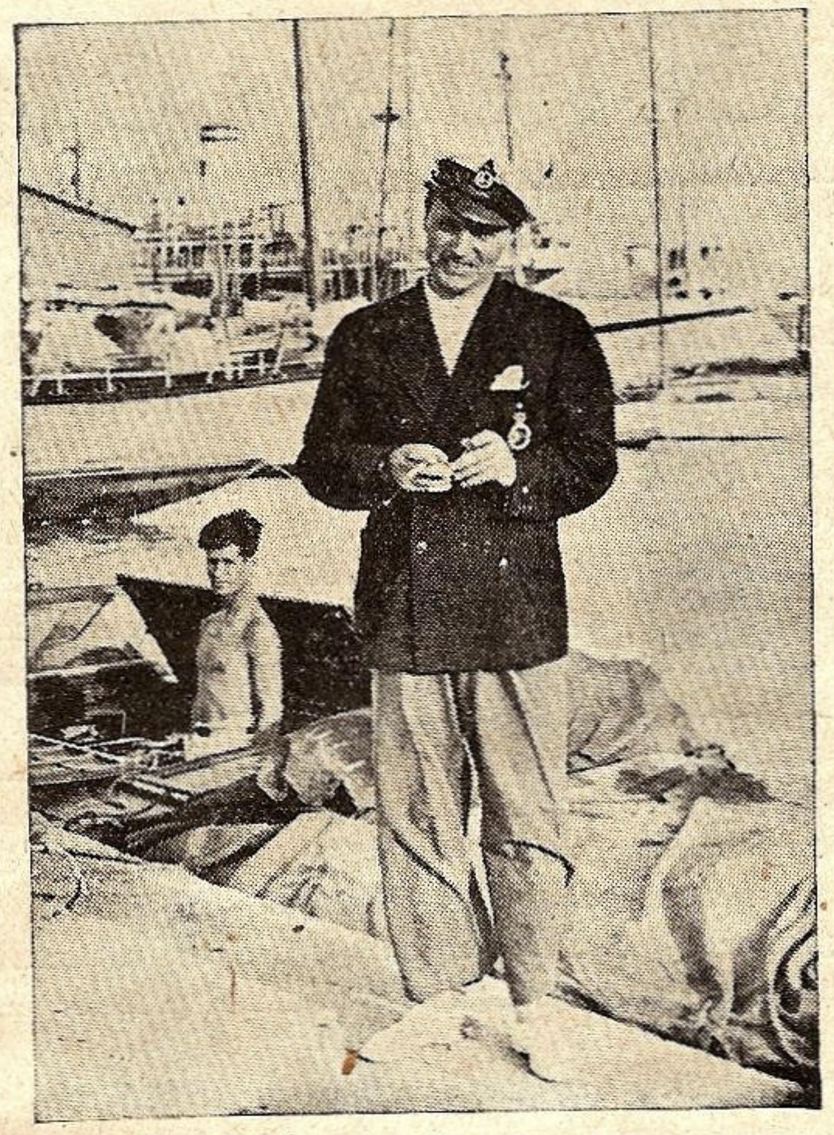
Clasament general în „Cupa Reîntregirii": 1. Viforul Dacia (câştigătoarea cupei) 96 p. ; 2. L. N. R. 75 p. ; 3. C. F. R. 59 p.

„CUPA TINERETULUI"

50 m. liber copii: clasament pe 2 serii: 1. Ilie Ion (St. Român) 37 s. (campion regional) ; 2. I. Bădulescu (L. N. R.) 37 s. $^{2}/_{10}$; 3. A. Veliu (St. Român) 38 s. $^{2}/_{10}$.

50 m. piept (brasse) copii: clasament pe 3 serii: 1. I. Penciulescu (L. N. R.) 43 s. $^{3}/_{10}$ (campion regional ; 2. P. Scordalim (L. N. R.) 45 s. ; 3. M. Neagu (C. F. R.) 46 s. $^{8}/_{10}$.

50 m. spate copii: 1. Ilie Ion (St. Român) 45 s. $^{2}/_{10}$ (campion regional) ; 2. I. Bădulescu (L. N. R.) 46 s. $^{4}/_{10}$; 3. Dinu Rădulescu (Tirul) 54 s.



D. Robert Fournaraki
Preşedintele F. R. Vele şi
Vice-Preşedintele Yacht Club Bucureşti

50 m. liber (craw) fetiţe: 1. Maria Coinoglu (L. N. R.) 1 m. 01 s. (campioană regională) ; 2. Elena Şerban (L. N. R.) 1 m. 11 s.

50 m. piept (brasse) fetiţe: clasament pe 3 serii: 1. Toma Tincuţa (St. Rom.) 55 s. $^{8}/_{10}$ (campioană regională); 2. Ioniţă Maria (L. N. R.) 56 s. $^{2}/_{10}$; 3. Prediger B. (St. Rom.) 57 s. $^{2}/_{10}$.

100 m. liber juniori: 1. Gh. Marinel (L. N. R.) 1 m. 20 s. $^{8}/_{10}$ (campion regional) ; 2. Picu Traian (L. N. R.) 1 m. 23 s. ; 3 Florian Ştefănescu (St. Rom.) 1 m. 25 s. $^{5}/_{10}$.

100 m. piept (brasse) juniori: clasament pe 3 serii: 1. C. Georgescu (Vif. Dacia) 1 m. 33 s. $^{8}/_{10}$ (campion regional) ; 2. M. Constantinescu (C. F. R.) ; 1 m. 36 s. ; 3. Petit Richard (L. N. R.) 1 m. 36 s. $^{8}/_{10}$.

100 m. spate juniori: 1. Petit Richard (L. N. R.) 1 m. 34 s. $^{8}/_{10}$ (campion regional) ; 2. I. Bădulescu (L.N.R.) 1 m. 41 s. $^{1}/_{10}$; 3. Gh. Marinel (L. N. R.) 1 m. 41 s. $^{4}/_{10}$.

Ştafeta 3x100 mixt juniori: 1. L. N. R. a. (I. Bădulescu, Petit Richard, Gh. Marinel) 4 m. 37 s. $^{8}/_{10}$ (campioană regională) ; 2. C. F. R. (Olaf, Constantinescu, Neamţu) 4 m. 51 s. $^{6}/_{10}$; 3 L. N. R. b. (M. Coconaşu, I. Penciulescu, Picu Traian) 4 m. 59 s. $^{5}/_{10}$.

Casamentull general pentru „Cupa Tineretului": 1. Stadiul Român (câştigătorul cupei) 26 p. ; 2. L. N. R. 25 p.

Cel mai bun timp al campionatelor a fost realizat de Patrichi Ernest (C. F. R.) la 100 m. piept (brasse) d-ni în 1 m. 23 s. $^{8}/_{10}$. In afară de concurs echipa femenină a Viforului Dacia la 3x100 mixt d-ne a stabilit un nou record regional cu timpul de 5 m. 10 s. faţă de vechiul record care era de 5 m. 26 s., ameliorând recordul regional cu 16 secunde. Echipa a fost formată din: Muţu Nicolescu - spate, Lorle Popper - brasse, Fulvia Grigoriţă - crawl

Liga Navală Română cucereşte „Cupa Muntenia"

La strandul Obor s'a desfăşurat în luna Septembrie a. c. un concurs de înnot intercluburi pentru trofeul „Cupa Muntenia" donată de d-l Petre Anghelescu, cu următorul rezultat technic:

100 m. spate d-ni: 1. Bubi Walter (L. N. R.) 1 m. 25 s. $^{5}/_{10}$; 2. J. Slăvescu (Vif. Dacia) 1 m. 29 s; 3. Piciu Fischer (V. D.) 1 m. 32 s.

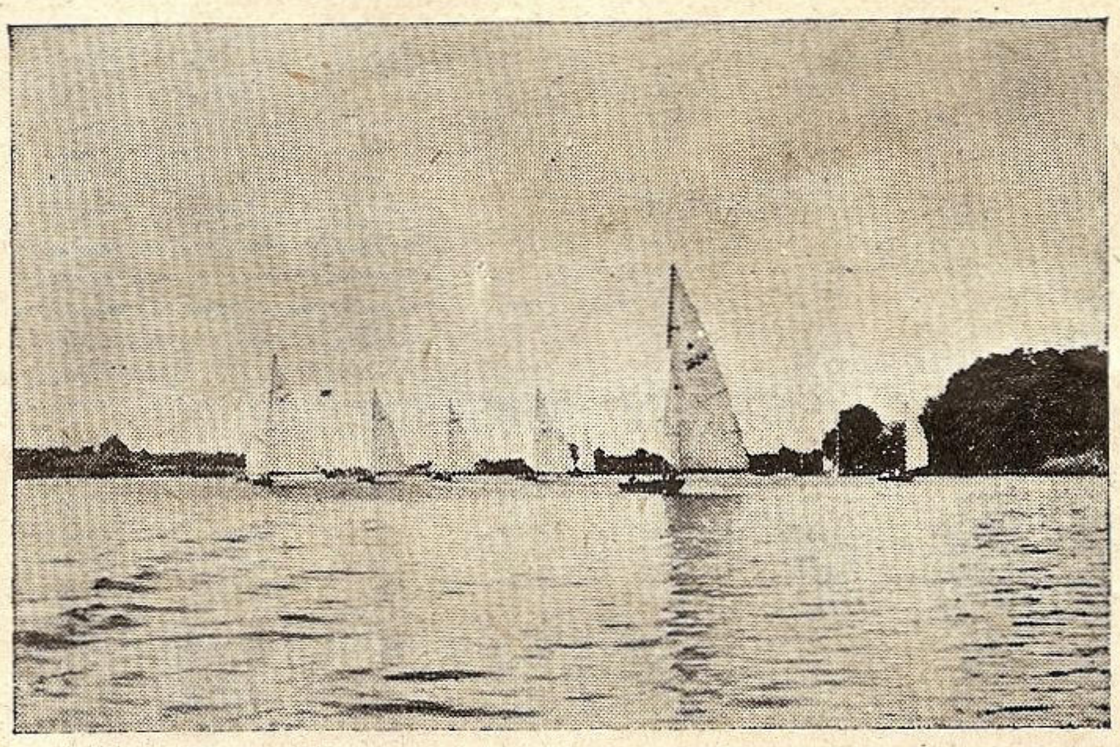
100 m. piept (brasse) d-ni: 1. Patrichi Ernest (V. D.) 1 m. 26 s.; 2. Honoriu Guguianu (L. N. R.) 1 m. 29 s. $^{6}/_{10}$; 3. Munteanu (C. F. R.) 1 m. 30 s.

100 m. liber d-ni: J. Slăvescu (Vif. Dacia) 1 m. 12 s. $^{2}/_{10}$: 2. Nic. Dumitrescu (L. N. R.) 1 m. 14 s.; 3. Gh. Mrinel (L. N. R.) 1 m. 15 s.

Ştafeta 4 x 50 m. liber d-nii: 1. L. N. R. 2 m. 03 s. $^{4}/_{10}$; 2. Viforul Dacia, 2 m. 09 s. $^{2}/_{10}$; 3. C. F. R. 2 m. 20 s. $^{6}/_{10}$.

100 m. liber d-ne: 1. Nuţi Mărgineanu (C. F. R.) 1 m. 40 s.; 2. Lorle Popper (Vif. Dacia) 1 m. 44 s. $^{6}/_{10}$; 3. Elena Şerban 1 m. 58 s.

100 m. piept (brasse) d-ne: 1. Lorle Poper (Vif. Dacia)



Staruri în Regată (cursă) Snagov 1943

1 m. 39 s., $^{8}/_{10}$; 2. Nuţi Mărgineanu (C. F. R.) 1 m. 42 s. $^{2}/_{10}$; 3. Elena Şerban (L. N. R.) 1 m. 53 s.

100 m. spate d-ne: 1. Nuţi Mărgineanu (C. F. R.) 1 m. 39 s. $^{6}/_{10}$; 2. Elena Dumitrescu (L. N. R.) 1 m. 39 s. $^{8}/_{10}$; 3. Lorle Popper (Vif. Dacia) 1 m. 50 s. $^{2}/_{10}$.

50 m. liber juniori: 1. Gh. Marinel (L. N. R.) 32 s.; 2. Aug. Ganga (C. F. R.) 33 s. $^{2}/_{10}$; 3. Traian Picu (L. N. R.) 33 s. $^{4}/_{10}$.

50 m. liber copii: 1. A. Veliu (Vif. Dacia) 36 s. $^{8}/_{10}$; 2. N. Chiriac (C. F. R.) 38 s. $^{6}/_{10}$; 3. I. Neagu (L. N. R.) 39 s.

50 m. piept (brasse) copii: 1. I. Penciulescu (L. N. R.) 43 s. 2. N. Scordaliu (L. N. R.) 43 s $^{8}/_{10}$; I. Nicolescu (C. F. R.) 43 s. $^{9}/_{10}$. Totalizându-se punctajul probelor Liga Navală Română a întrunit cel mai mare număr de puncte cucerind astfel „Cupa Muntenia".

Primul campionat sindical de înnot pentru „Cupa Confederaţiei Generale a Muncii"

La ştrandul Obor s'a disputat în luna August, primul campionat sindical de înnot pentru „Cupa Confederaţiei Generale a Muncii" cu următoarele rezultate technice:

100 m. liber d-ni: 1. J. Slăvescu (Icar) 1 m. 12 s. $^{1}/_{10}$; 2. Petre Săvescu (Sind. Metalo-Chimic) 1 m. 22 s. $^{4}/_{10}$; 3. Ştefan Cristea (S. T. B.) 1 m. 23 s. $^{7}/_{10}$.

200 m. liber d-ni: 1. J. Slăvescu (Icar) 2 m. 530 s.; 2. Ştefan Cristea (S. T. B.) 3 m. 12 s.; 3. P. Săvescu (Sind. Met. Chimic) 3 m. 23 s.

100 m. piept (brasse) d-ni: 1. C. Vasiliu (S. T. B.) 1 m. 34 s.; 2. E. Vasiliu (C. F. R.) 1 m. 39 s. $^{2}/_{10}$; 3. C. Apati (U. C. B.) 1 m. 42 s.

100 m. spate d-ni: 1. J. Slăvescu (Icar) 1 m. 25 s. $^{1}/_{10}$; 2. C. Vasiliu (S. T. B.) 1 m. 34 s. $^{9}/_{10}$; 3. M. Schuster (Sind. Textile) 1 m. 40 s.

Ştafeta 3x100 mixt d-ni: 1. Icar (J. Slăvescu, Perlici, Marin) 5 m. 03 s.; 2. S. T. B. (Voait, Vasiliu, Cristea) 5 m. 15 s.

50 m. spate d-ne: 1 Lenuţa Gâdici (Sind. Met. Chimic) 59 s.; 2. Yulia Semo (Laromet) 39 s. $^{8}/_{10}$; 3. Valeria Pătraşcu (S. T. B.) 1 m. 10 s. $^{3}/_{10}$.

50 m. liber d-ne: 1. Iulia Semo (Laromet) 58 s.; 2. L. Gâdici (Sind. M. Chimic) 1 m. 04 s. $^{8}/_{10}$; 3. Valeria Pătraşcu (S. T .B.) 1 m. 15 s. $^{8}/_{10}$.

50 m. spate d-ne: 1. Iulia Semo (Laromet) 1 m. 04 s. $^{2}/_{10}$; 2. Lenuţa Gâdici (Sind. M. Chimic) 1 m. 12 s $^{7}/_{10}$; 3. Valeria Pătraşcu (S. T. B.) 1 m. 22 s. $^{6}/_{10}$.

50 m. liber juniori: 1. Gh. Malahor (Transmare) 43 s.; 2. P. Ion (Laromet) 45 s. $^{3}/_{10}$; 3. M. Bălăşoiu (Icar) 45 s. $^{3}/_{10}$; 4. I. Voit (S. T. B.) 47 s.; 5. M. Tudor (Icar) 47 s. $^{1}/_{10}$.

50 m. piept (brasse) juniori: 1. Gh. Malahor (Transmare) 49 s. $^{4}/_{10}$; 2. I. Segaloff (Sind. Pielari) 50 s.; 3. P. Ion (Laromet).

50 m. spate juniori: 1. P. Ion (Laromet) 54 s.; 2. N. Bălşoiu (Icar) 1 m. 03 s. $^{7}/_{10}$; 3. N. Marin (Icar) 1 m. 09 s. $^{7}/_{10}$.

Ştafeta 3x50 mixt juniori 1. Icar.

Sărituri artistice: 1. Gh. Bidrinschi (Laromet).

Casament general: 1. Icar, 30 p.; 2. Laromet, 22 p.; 3. S. T. B., 18 p.; 4. Sind. Metalo-Chimic, 15 p.; 5. Transmare, 10 p. In urma contestaţiunilor depuse şi a deciziei juriului „Cupa Confederaţiei Generale a Muncii" a fost atribuită echipei Laromet întrucât Icar, care a întrunit cel mai mare număr de puncte, s'a folosit de un înnotător care era numai angajat, iar nu sindicalizat al întreprinderii Icar. La locul 2 se clasează S. T. B. şi la locul 3 Sind. Metalo-Chimic.

Cupa „Locot. de Marină Remus Lepri" a revenit echipajului Jean Strohlia—Kiki Hurmuziade

In organizaţia Yacht Clubului Regal Român şi sub auspiciile Federaţiei Române de Vele, de sub Preşedinţia d-lui Robert Fournaraki, s'a desfăşurat Duminică 3 August pe lacul Snagov o regată de „Star" pentru Cupa „Locot. de Marină Remus Lepri" Erou al războiului 1916—1919. După probele regulamentare echipajul Jean Strohlin — Kiki Hurmuziade a fost declarat învingător, cucerind astfel trofeul regatei. Menţionăm că lupta a fost foarte strânsă şi echipajul câştigător a luat conducerea după al 2-lea tur, când d. Jean Strohlin şi d-ra Kiki Hurmuziade, „muss"-ul ambarcaţiunii, au reuşit să prindă cu multă măestrie vântul din tribord, desăvârşind astfel victoria ambarcaţiunii ce o conduceau.

Marius Dudescu (Yacht Club Bucureşt) câştigătorul regatei de antrenament de Yole Olimpice Metropola—Yacht Club—Astra Română

Sub conducerea d-lui Locot. Paul Epureanu dela Federaţia Română de Vele s'a desfăşurat Duminică 2 Septembrie pe lacul Herăstrău o regată de antrenament de Yole Olimpice între cluburile Metropola — Yacht Club — Astra Română, cu următorul rezultat: 1. *Marius Dudescu (Yacht Club);* 2. Paul Manu Y. C. B.); 3. Toto Synbaefe (Y. C. B.); 4. Andrei Butucaru (Metro-

pola); 5. Kindler (Astra Română); 6. Şerban Budişteanu Y. C. B.); 7. Gh. Popescu (Metropola); 8. I. Petrescu (Metropola); 9. M. Ionescu (Metropola).

Campionatele Naţionale de Yole Olimpice au revenit lui Victor Geles (Yacht) la seniori — şi Andrei Butucaru (Metropola) la — juniori

In cadrul organizaţiei Yacht Clubului Bucureşti şi auspiciile F. R. Vele, de sub Preşedinţia d-lui Robert Fournaraki, s'a desfăşurat pe lacul Herăstrău „Campionatele Naţionale de Yole Olimpice" seniori şi juniori.

Campionatele de Yole - Seniori, a revenit lui Victor Geles (Yacht Club), campionul anului 1944, urmat de Costi Ţico (Telefon Club) şi Sergiu Prodanof (Yacht Club Regal).

Regatele au fost viu disputate şi au alternat în conducere având în clasament la primul loc rând pe rând, pe cei trei protagonişti ai sportului cu vele, clasaţi în primele 3 locuri, terminându-se după o luptă destul de viguroasă cu victoria lui Victor Geles dela Yacht Club Bucureşti.

Campionatul de Yole -Juniori a fost cucerit de Andrei Butucanu (Metropola) urmat de Şerban Budişteanu (Yacht Club Bucureşti). Regatele au avut un scurt istoric, fiind conduse câte şi trele de Adrei Butucaru (M.) Lupta s'a desfăşurat destul de aprigă în regatele regulamentare, dar Alexis Demetriad (Yacht Club) favoritul cursei, a fost scos din campionatul juniorilor surclasând vârsta impusă de regulamentul U. F. S. R. Totuşi Andrei Butucanu (Metropola) şi Şerban Budişteanu (Yacht Club) rămân leaderi juniorilor la sportul cu vele.

Campionatul femenin de Yole Olimpice a revenit d-nei Elena Cucu (Yacht Club)

Sub auspiciile Federaţiei Române de Vele, s'a desfăşurat la pavilionul Yacht Club Bucureşti de pe lacul Herăstrău campionatul femenin de Yole Olimpice, pentru Cupa „Amphitride" donată de Subsecretariatul de Stat al Marinei. După un parcurs alternativ în clasament d-na Elena Cucu (Yacht), campioana anului 1944, cucereşte Cupa Ministerului Marinei, pentru a doua oară şi campionatul femenin de Yole Olimpice pe anul 1945, urmată de d-ra Kiki Hurmuziade (Yacht Club Regal).

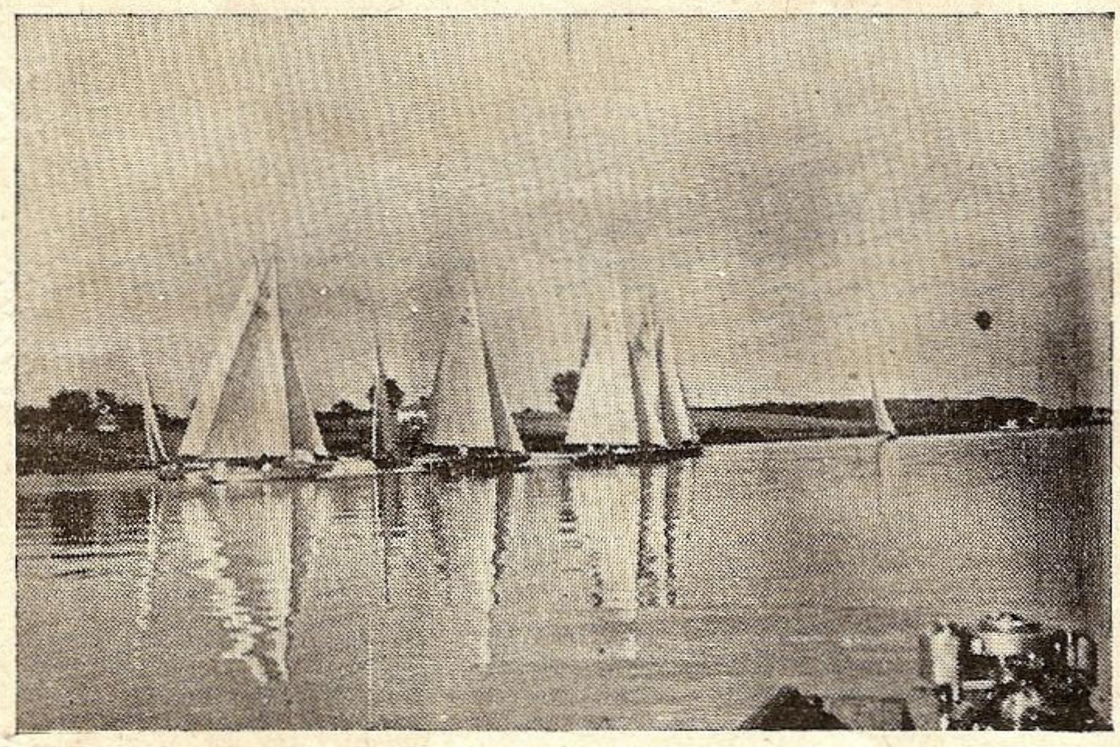
Cupa „Căpitan de marină N. Filip"

Duminică 23 Septembrie, s'a desfăşurat la Snagov sub auspiciile Federaţiei Române de Vele şi organizaţia Yacht Clubului Regal Român, Campionatele Naţionale de „Star" cu următorul rezultat: 1. *Echipajul George şi Costi Hurmuziade câştigătorul Cupei „Căpitan de Marină N. Filip";* 2. Echipajul Britanic C-dor de Marină R. Marsten; 3. Echipajul Lt. C-dor I. Stoian - St. Marină N. Măinescu; 4. Echipajul Ing. Victor Geles - Sergiu Prondanof.

Campionatul Naţional de Star — 1945, a fost atribuit echipajului Lt. C-dor I. Stoian — Lt. Marină N. Mâinescu, clasat primul între echipajele române.

Cupa „C'Amiral I. Coandă" a fost cucerită la mare luptă de secţia de natăţie a „Ligii Navale Române"

Infiinţarea şi susţinerea materială a unei secţii de natăţie de către Liga Navală Română, este unul din punctele de propogarea dragostei de apă, prin apropierea indivizilor, de această mare, frumoasă şi misterioasă sirenă, care o întâlnim la tot pasul, ne susţine viaţa fizică, ne curăţă exteriorul şi interiorul, o admirăm, ne dă vise şi poezie şi totuşi unii nu o cunosc şi alţii fug de ea Innotul, cel mai puţin costisitor sport, cel mai binefăcător şi practic, a fost ani learândul ostracizat, şi de părinţi şi de educatori. Teama de undele unei ape cristaline, inofensive, dacă te împrieteneşti cu ea, ajungea până la sancţiuni severe din partea celor două elemente de educaţia unui copil, părinţi şi profesori. Dar în fond, nu era numai teama le apă, ci şi teama de răspundere, căci nici unii nici alţii, părinţi şi educatori nu cunoşteau înnotul, nu se împrietenise cu apele de râuri sau piscine şi tremurau şi de... frig şi de frică, numai la vederea undelor ei albastre. Liga Navală Română, îşi lua o sarcină grea, prin lupta ce o ducea să răspândească în masele tineretului acea mişcare de educaţie fizică atât de complectă şi binefăcătoare, numită înnotul sau natăţia. Tineretul avid de scăldat era un trup şi suflet cu propaganda Ligii Navale Române, în timp ce părinţii şi educatorii erau deadreptul furioşi. Innotul! Ce vă trebueşte bălăceală la bazin? Să vă înecaţi? Apă nu aveţi acasă destulă? Dar viaţa practică despart pe copii de părinţi şi valurile vieţei te mână oriunde şi atunci cunoştinţele cele mai elementare şi pe care le crezi nefolositoare, îţi sunt de mare trebuinţă oriunde ai fi. Când L. N. R. a făcut ca pe lângă celelante manifestaţii sportive nautice marinăreşti să se desfăşoare de „Ziua Marinei" şi concursuri



Staruri la "Star"

le înnot, dotând aceste concursuri cu trofeul denumit „Cupa C'Amiral I. Coandă" în amintirea şi ca un omagiu adus fostului Preşedinte şi membru fondator al Ligii Navale Române, s'a gândit la sămânţa rodnică a Mântuitorului, care căzând pe pământ bun a dat un rol bogat şi frumos. „Ziua Marinei" trebuia să aducă tineretului botezul apei sportive, şi el să manifesteze în bălăceală, bucuria apei dătătoare de viaţă şi sănătate. Fetiţe, păpuşi, şi băeţaşi sburdalnici, au sporit din an în an în rândurile celor ce veneau să se lupte înnotând pe ape, pentru „Cupa C'Amiral I. Coandă", care dela dreapta Tatălui, surâdea mulţumit că sămânţa lui a căzut pe ogor cu pământ bun. Anul acesta afluenţa copiilor, fetiţe şi băeţaşi a fost mai mare ca în anii precedenţi, la concursul pentru trofeul „C'Amiral I. Coandă". Aproape că la fiecare probă de copii şi fetiţe erau 2 sau 3 serii de înnotători, care îşi disputa cu multă energie şi dârzenie întâietatea în clasament. Succesul a revenit secţiei de natăţie „L. N. R.", care prin conducătorul ei d. Paul Stroescu, a muncit cu dragoste şi perseverenţă pentru copii şi elementele tinere. Vom da mai jos rezultatele tehnice ale probelor disputate pentru „Cupa C'Amiral I. Coandă".

CLASAMENTUL PROBELOR

100 m. liber domni: 1. Johni Slăvescu (Vif. Dacia) 1 m. 12 s.; 2 N. Dumitrescu (L. N. R.) 1 m. 15 s. $^{2}/_{10}$; 3. Gh. Marinel (L. N. R.) 1 m. 15 s. $^{4}/_{10}$.

100 m. spate d-ni: 1. Bubi Walter (L. N. R.) 1 m. 21 s.;

2. Johni Slăvescu (V. D.) 1 m. 27 s.; 3. D. Munteanu (V. D.) 1 m. 30 s.

200 m. piept (brasse) d-ni: 1. D. Munteanu (V. D.) 3 m. 19 s.; 2. I. Popescu-Caton (C. F. R.) 3 m. 26 s. $^{8}/_{10}$; 3. Honoriu Guguianu (L. N. R.) 3 m. 28 s.

400 m. liber d-ni: 1. Johni Slăvescu (V. D.) 6 m. 26 s.; 2. Ştefan Cristea (C. F. R.) 6 m. 37 s.; 3. Gh. Petrescu (L. N. R.) 7 m. 45 s.

Ştafeta 4 x 100 liber d-ni: 1. Viforul Dacia (I. Popescu, Chiviş, Piciu Fischer, J. Slăvescu) 5 m. 15 s.; 2. L. N. R. (Lucian, C. Walter, N. Dumitrescu, Gh. Marinel) 5 m. 17 s.; 3. C. F. R. (I. Rosenberg, Neamţu, Mirea, Şt. Cristea).

Ştafeta 3 x 100 mixt d-ni: 1. L. N. R. (B. Walter - spate, H. Guguianu - brasse, N. Dumitrescu - crawl) 4 m. 12 s.; 2. Viforul Dacia (J. Slăvescu, D. Munteanu, Piciu Fischer) 4 m. 2 s. $^{2}/_{10}$; 3. L. N. R. b. (Richard Petit, S. Munteanu, Gh. Marinel) 4 m. 29 s. $^{6}/_{10}$.

100 m. liber juniori: 1. Gh. Marinel (L. N. R.) 1 m. 18 s. $^{4}/_{10}$; 2. S. Schender (L. N. R.) 1 m. 27 s. $^{4}/_{10}$; I. Neamţu (C. F. R.) 1 m. 20 s. $^{2}/_{10}$.

100 m. pitpt (brasse) juniori: clasament pe 2 serii: 1. S Munteanu (L. N. R.) 1 m. 32 s.; 2. V. Penciulescu (V. D.) 1 m. 38 s.; 3. Richard Petit (L. N. R.) 1 m. 38 s. $^{4}/_{10}$.

100 m. spate juniori: 1. Richard Petit (L. N. R.) 1 m. 33 s.; 2. I. Apetit (Stadiu Român) 1 m. 38 s. $^{4}/_{10}$; 3. O. Rosenberg (C. F. R.) 1 m. 39 s.

Ştafeta 4x50 liber juniori: 1. L. N. R. (Bădulescu, Gh. Marinel, Lucian, Schender) 2 m. 25 s.; 2. Stadiu Român (Veliu, Ştefănescu, Dima, Ilie Ion) 2 m. 32 s.; 33. C. F. R. (O. Rosenberg, Ogrijanu, Neamţu, Mirea) 2 m. 38 s.

100 m. liber d-ne: 1. Elena Şerban (L. N. R.) 1 m. 55 (stil brasse); 2. V. Andruca (L. N. R.) 2 m. 14 s. $^{2}/_{10}$; 3. Maria Dima (L. N. R.) 2 m. 170.

100 m. piept (brasse) d-ne: 1. Luli Popper (V. D.) 1 m. 44 s.; 2. Elena Şerban (L. N. R.) 1 m. 54 s.; 3. Ileana Simion (C. F. R.) 2 m. 04 s.

100 m. spate d-ne: 1. Leny Dumitrescu (L. N. R.) 1 m. 49 s.; Elena Şerban (L. N. R.) 1 m. 54 s.; 3. Luli Popper (V. D.) 1 m. 57 s.

Ştafeta 3x100 m. mixt d-ne: 1. L. N. R. (Leny Dumitrescu - spate, Elena Şerban - brasse, Maria Călin - crawl) 6 m. 05 s.; 2. Viforul Dacia (I. Assan, L. Poper, Mărculescu) 6 m. 12 s.; 3. L. N. R. b. (Maria Matache, Popovici, Hubercht) 6 m. 37 s.

50 m. liber copii: clasament pe 2 serii: 1. Ilie Ion (St. Român) 36 s. $^{1}/_{10}$; 2. C. Lucian (L. N. R.) 36 s. $^{5}/_{10}$; 3. C. Veliu (St. Român) 38 s.

50 m. piept (brasse) copii: 1. V. Penciulescu (V. D.) 44 s; 2. M. Coconaşu (L. N. R.) 46 s. $^{2}/_{10}$; 3. H. Landberg (Tivoli).

50 m. spate copii: I. E. Chiriac (St. Român) 56 s. 2. T. Albişor (L. N. R.) 1 m. 02 s.; 3. N. Petrescu (L. N. R.) 1m. 04 s.

50 m. piept (brasse) fetiţe: 1. Nella Popovici (L. N. R.) 53 s. $^{4}/_{10}$; 2. T. Toma (St. Român) 54 s. $^{8}/_{10}$; 3. Maria Nedelcu (St. Rom.) 55 s.

50 m. spate fetiţe: 1. Maria Nedelcu (St. Român) 56 s.; 2. T. Toma (St. Rom.) 57 s. $^{8}/_{10}$; 3. Maria Vider (L. N. R.) 1 m. 01 s.

Clasament general: 1. Liga Navală Română 61 p. (câştigătoarea „Cupei C'Amiral I. Coandă"); 2. Viforul Dacia 34 p.; 3. C. F. R. 11 p.

FILIALELE L.N.R.

Localitatea	Preşedinte	Sediul
1. Bacău	Col. C-tin C. Ionescu	La Subinspectoratul P. P.
2. Brăila	General Avramescu	La Grupul nav. grănic.
3. Buzău	Col. Al. Stehan	Str. Emil Teodoru, 23
4. Braşov	Consilier Gh. Diaconescu	La Subinsp. P. P. al Municip.
5. Calafat	G. Giuică, avocat	La d. avocat Giuică.
6. Caracal	Prof. Crăciun Pătru	Lic. Ioniţă Asan
7. Constanţa	C-dor P. Zlatian	Bul. Independenţei, 71
8. Craiova	Lt.-Col. Ing. A. Ionescu	Str. Ecat. Teodoroiu, 75
9. Galaţi	Dan Sărăţeanu	Str. Plantelor, 8
10. Giurgiu	G-ral D. Petrovici	Prefectura judeţului
11. Moldova Veche	Col. Theodorini Theodor	La căpitănia portului
12. Piatra Neamţ	Lt.-col. I. Teodorescu	La prefectura judeţului
13. Sighişoara	Prof. Babeş	Lic. „Principele Nicolae"
14. Sinteşti (Ilfov)	C-dant Emil Paraschivescu	Primăria Sinteşti
15. Sulina	Ing. C. Burghele	La cercul marinei
16. Tg. Ocna	Col. Enescu	La judecătoria mixtă.
17. Timişoara	D. Insp. general Gh. Hodoroabă	Palatul Prefecturii
18. Tulcea	Eracle Asan	La Cercul Militar
19. T. Măgurele	Lt.-col. Laurenţiu Nicolau	La căpitănia portului
20. Turnu Severin	V. Netta	La şantierul naval

Pagini pentru Tineret

Primul meu voiaj cu Yachtul

de Locot. PAUL EPUREANU

Marinar! Mare, apă întinsă fără pulbere, râuri, lacuri şi tu bătrână Dunăre, voi bărci, vapoare, cargoboturi şi transatlantice, poate că, puţini credincioşi pravoslavnici, smeriţi şi respectoşi aţi avut în lungul vostru drum al rotunzimi globului pământesc, ca umila mea persoană, devotată vouă chiar şi în... somn. Eram puiandru de 14—15 anişori.

Citisem toate cărţile cu aventuri pe ape, cu Eroi marinari şi vânători de balene, citisem viaţa lui Nelson şi debuturile sfioase ale lui... *Moş dela Mare*. Mi-aduc aminte cum mi-l înfăţişam în visele mele pe... Vieux de la Mer, neînfricatul lup de mare, cu un barbete breton, cu faţa lată, înalt de 2 metrii şi spătos de 3. Auzisem de o şcoala Navală la Livorno, unde voiam cu tot sufletul să fiu elev. Strânsesem tot felul de poze cu vaporaşe, Yachturi, Yole, staruri, giguri, skiffuri şi canoe, le ţintuisem în peretele odăii mele şi culorile lor mă transfigurau, îmi dădeau aripi de albatros şi curaj de... marinar. De dorul de ducă al mărilor şi oceanelor plecam în Cişmigiu sau Parcul Carol şi priveam ore întregi vâslaşii de pe lac, care pe atunci erau destul de rari, suma de lei 0.50 bani, fiind prea mare pentru ½ oră sau 1 leu ora întreagă. Câteodată un unchi din partea mamei, un scriitor şi om de litere, romanţios şi plin de nostalgia călătoriilor, mă lua cu el Duminica în barcă pe lacul Cişmigiu şi atunci eram în cel mai mare pachebot al companiilor de călători Hamburgheze, pe care le cunoşteam numai din poze şi reclame.

Clipocitul apei, când pana vâslei eşea din verdele ei de smarald, îmi cânta un imn de marinar ce pleacă dela cheiu, fluturându-şi batista către iubita lui. Când trecem vreun podeţ, viziunea Veneţiei, cu gondole şi canalurile ei, cu domurile şi viaţa ei romanţată şi răsbunătoare, îmi apărea ca într'un film de cinematograf, pe care-l vedeam în jocul apei verzui. Dar, ora, este oră, nu o viaţă, şi pachebotul nostru pe.. Cişmigiu, făcea rondoul şi acosta la cheiu. O! Doamne! Aşa de curând se vor sfârşi toate visele mele? O clipă doar, şi, numai una? Mă întorsei acasă mai aprins de mare şi marinărie şi seara îmi făuream zeci şi sute de planuri marinăreşti, între coastele moi ale pachebotului pe care mă găseam între.. pernele patului.

Aş fi voit să fac o călătorie cu o barcă cu pânze, cu un Yacht în clar de lună. Dar marea era departe, prea departe şi eu mă găseam pe malul Dâmboviţei cea dulce... Într'una din zilele, când căzusem în nostalgie, privind minaretul geamii turceşti din parcul Carol, ce îşi răsfrângea ţuguiul în verzuiul lacului, văzusem o mică... plută putrezită, abandonată la ţărm, fără stăpân, ce se legăna în bătaia vântului de seară, ca un cargobot, ancorat la ţărm. Doamne! îmi spusei eu, Maică Sfântă şi Curată Maria, Ocrotitoarea marinarilor, oare să fie un vis... un Yacht svârlit la ţărm de furtună, fără ancoră şi fără stăpân? Mă voi face eu stăpânul lui, mă voi face eu matelotul neînfricat, care să-l conducă pe valurile mării, ca un delfin pe hulă, alunecând pe creasta mieluşeilor. Mă coborâi la ţărm cu aceiaşi emoţie şi bătaie de inimă cu, care m'am dus prima oară la Sf-ta Cuminicătură. Mă apropiai de Yachtul părăsit mai mult pe genunchi şi coate şi când ajunsei la marginea ţărmului şi simţi umezeala apei, mă trecu un fior de... bucurie, amestecată cu frică. (Nu ştiu dacă erau fiorii bucuriei, sau teama de... paznicii Parcului!) Mă sui pe Yacht, Sfinte Agatocles, făcătorul de minuni! Tu, mi-ai dat fericirea, venită din ceruri să mă duc în largul mării cu un Yacht, cu pânzele în vântul plin şi aplecat pe creasta valurilor înspumegate... Un broscoi mare verde, care mă privise mult timp cu ochii holbaţi, ţâşni în apă şi mă des-

metici puțin. Yachtul meu nu avea pânze, ci, numai un ciomag drept motor al ambarcațiuni. Imi luai capul în mâini ca să cuget mai adânc la greaua problemă a... pânzelor. O ideie salvatoare îmi veni ca o mană din ceruri. Imi desbrăcai vestonul de lician și-l agățai în vârful prăjinei ce era singurul motor al Yachtului. Imi desfăcui șireturile dela ghete, și prinsei vestonul în chip de... velă (pânză) dealungul prăjinii. Minune! Vântul copilăros ca și mine, îmi veni într'ajutor și mă împinse din tribord spre largul... mării.

O tu Neptun, zeul apelor! Nu pluteam, sburam în nourii cerului și valurile mării, (dela Parcul Carol) mă ducea pe aripi de vis, către țări... necunoscute, unde indienii, cafrii și hotentoții îmi vor fi prieteni de pescuit... balene. Dar o! tu! viață aspră și fără bucurii prea... de cursă lungă a marinarului!

Cufundat în visuri din ce în ce mai ispititoare și atrăgătoare, nu băgasem de seamă că... Yachtul meu, puțin cam uzat și găurit pe alocuri... făcea apă și începuse să se lase într'o parte și eu să simt că luam apă la... galoși. Eram destul de departe de țărmul... mării de la Parcul Carol, când vântul slăbise ca de obicei în amurg și eu rămăsei proțăpit în larg cu Yachtul, făcând apă și aplecându-mă când la provă (în față), când la pupă (în spate), când la babord (dreapta), când la tribord (stânga). Incepuse să mă ia un fel de fior, care aducea cu puțină teamă. Dar! curaj marinare! Dacă vela nu te ajută pune mâna pe vâslă și du-ți... Yachtul în port. Mă repezi vitejește la prăjină și începui să manevrez Yachtul meu din... pupă, înfigând parul în nomol. Dar vai! Nenorocirea nu vine niciodată singură și, prăjina înfiptă prea cu putere în nămol, era cât p'aci să mă tragă în apă, dacă nu-i dădeam drumul numaidecât, ceiace făcu ca Yachtul meu să fie svârlit înapoi ca o catapultă, iar prăjina să rămână înfiptă în nămol și eu îngenunchiat la pupă, să fac mătănii cu nasul în apă. Dar marinarul nu se dă învins niciodată. Găsi o poziție bună și începui să lopătez cu.. mâinile.

Incet, încet, luai un drum bun și mă simțeam din ce în ce mai mândru că mă pot salva singur. O bucurie vie îmi străluci în ochi și îmi dădea puteri și mai mari.

Dar marinarul n'are drumul lin pe ape și o insulă de... mărgean, pardon de ierburi de mlaștină îmi prinse colțul din provă, mă'nvârti în loc și eu... făcui un salt și jumătate și căzui în apă ca un naufragiat, pe furtuna cea mai mare sau pe un ciclon ce te prinde din... pupă. Simțeam în gură o apă sălcie, pe care o înghițeam fără să vreau. Incepusem să bolborosesc ceva, dar fără să-mi pierd cumpătul, începui să dau din mâini, să plutesc și să scot capul afară din iarba mocirloasă. O cunună de ierburi îmi împodobea fruntea și-mi prelingea apa de obraji. O purtam mândru ca un semn al bravurei și băteam apa voinicos cu mâinile și picioarele ca să ajung la țărmul oceanului... din Parcul Carol. Simți pământul cu mâinile. O! tu brav marinar care furtunile ți-au spart carcasa vasului și ai naufragiat în largul mării și, ai luptat cu apă înghețată, cu vântul, cu oboseala și fiorii morții, oare ce-ai simțit când mâinile tale au atins pământul? Te-ai lăsat moale pe țărm, ai scos un oftat de ușurare și ai făcut o cruce pentru Cel de Sus. Și eu m'am lăsat moale, am scos un oftat de ușurare, dar când să-mi fac ruga auzi un glas de bariton în spatele meu:

— Pește-ai vrut măgarule, pește ai găsit. Scoală sus și ai la Comisariat!

Mi-a dispărut poezia mării, a oceanelor, a pacheboturilor și a... hotentoților, m'am sculat și am tulit-o de fugă cu... 100 pe oră și nu m'am oprit decât în magazia noastră de vară, ca să-mi usuc hainele și cămașa. Totuși eram mândru. Suferisem un naufragiu ca Robinson Crusoe, departe pe țărmuri sălbatice, între oameni ce mâncau carne de... om și ouă de șarpe. Căpătasem botezul marinarului. Zâmbeam. Deodată cerul se crăpase și glasul mamei tună și fulgeră:

— Unde ești drace împelițat!

PROGRAMUL REGATELOR 1946 SNAGOV — STELE (Staruri)

DATA	CUPA
Sâmbătă 4 Mai	„Helveția" donația Jean Strohlin
Marți 21 Mai	„Sf. Constantin și Elena"
Sâmbătă 15 Iunie	„Lt. Remus Lepry (donația C-dor C. Rădulescu).
Sâmbătă 15 Iunie	„F. R. Vele" (22 metri).
Joi 15 August	„Sf. Maria" Patronul Marinei
Vineri 6 Septembrie . . . . . (suirea pe tron a M. S. Regelui)	„Doamnelor"
Sâmbătă 26 Septembrie	„Cpt. Niculae Filip" (camp. național)
Sâmbătă 5 Octombrie și . . .	
Duminică 6 Octombrie	„Marinei Regale Române" (6 m.).

HERASTRAU — YOLE OLIMPICE

Sâmbătă 11 Mai	„Primăverii" intercluburi
Sâmbătă 25 Mai	Campionat regional — domni
Sâmbătă 1 Iunie	„Y. C. B." a ofițerilor de marină
Sâmbătă 29 Iunie	„Simionescu-Râmniceanu" pe echipaje
Sâmbătă 24 August	„Neptun.. (donația S. S. M.) campionat național domni
Sâmbătă 31 August	„Amphytrite" (donația S. S. M.). campionat național doamne
Sâmbătă 14 Septembrie	Concursul juniorilor

Marii navigatori

Cristofor Columb

de *Lt. Comandor H. POPOVICI*

Vântul era slab şi de aceea nu pierdură uscatul din vedere decât după două zile.

Nu trecu mult şi Columb trebui să facă faţă problemei care, pe acea vreme, se punea tuturor comandanţilor. Oamenii din echipaj ne mai văzând uscatul începură să devină neliniştiţi. Unii dintre ei erau atât de înfricoşaţi încât începură să plângă, iar Columb era obligat să-şi piardă tot timpul încurajându-i.

In ziua de 11 Septembrie întâlniră un catarg care plutea pe apă, iar în ziua de 15 Septembrie văzură o mare „minge aprinsă" (un meteorit) căzând în ocean.

Curând după aceasta navele intrară într'o regiune în care marea era acoperită cu alge plutitoare. Erau desigur în Marea Sargaselor unde, după cum ştiţi, algele se adună formând un fel de covor enorm pe care îl duce şi îl învârteşte curentul (cam în centrul oceanului Atlantic).

Apoi văzură păsări, ceeace le dădu oarecare curaj, prezenţa lor demonstrându-le că uscatul e undeva nu prea departe.

Sondară, însă sonda nu dădu de fund ; şi nu e de mirare căci, după aprecierile noastre, ei se găseau atunci într'o regiune unde adâncimea oceanului depăşeşte 3000 metri.

După câteva zile văzură o balenă.

In ziua de 21 Septembrie vântul, care până atunci fusese favorabil, trecu la West. Echipajele declarară că în sfârşit au un vânt bun pentru a se înapoia acasă şi începură să se pună în grevă. Ba chiar se găsiră câţiva cari propuseră să-i arunce pe comandanţi peste bord şi să facă calea întoarsă.

Este greu să ne imaginăm ce eforturi a trebuit să facă Columb şi cum a reuşit să-şi stăpânească oamenii. Desigur că rareori putea dormi şi, de aci înainte, în fiecare zi a fost în pericol de a avea adevărate revolte la bord.

La 1 Octombrie văzură iarăşi păsări, de astă-dată foarte multe, iar navele erau înconjurate de peşti. In ziua de 4 Octombrie o pasăre sbură atât de aproape încât un marinar o doborâ cu o piatră.

Cu toate că prezenţa păsărilor le dovedea că uscatul nu e departe, echipajele continuară totuşi să fie neliniştite. Columb ştiu totuşi să-şi menţină sângele rece şi trebui să-şi piardă cea mai mare parte din timp cu îmbărbătarea lor.

In ziua de 11 Octombrie apărură semne mai sigure că uscatul e aproape ; întâlniră o ramură verde care plutea pe apă, iar marinarii de pe „Pinta" pescuiră un bambus şi o bucată de lemn lucrat.

La căderea nopţii când echipajul se adună pentru rugăciunea de seară, Columb îi asigură pe marinari că uscatul e aproape şi promise un costum de catifea şi o pensie în bani pentru tot restul vieţii, aceluia care va vedea primul uscatul.

Către ora 10, în aceiaşi seară, Columb însuşi care stătea la pupa navei, văzu o lumină şi o arătă lui Pedro Gutieres. Chemă apoi şi pe Sanchez de Segovia, armurierul, care o văzu **şi el.**

La ora 2 după miezul nopţii, „Pinta", care era mai înainte, semnală că zăreşte pământ.

Astfel, după o călătorie epocală spre West de 35 de zile, a fost descoperită Lumea Nouă în zorii zilei de 12 Octombrie a anului de graţie 1492.

Ce satisfacţie pentru Columb ! Vă închipuiţi cu câtă nerăbdare aşteptară, Columb şi oamenii săi, lumina zilei. In cele din urmă, când se lumină bine, în faţa ochilor avură priveliştea minunată a unei coaste splendide cu dealuri înverzite ce se profilau pe cerul albastru al tropicelor.

Echipajul de pe „Pinta", care era tot în fruntea expediţiei, începu să cânte un cântec de laudă Domnului.

*

Columb debarcă cu mare pompă, purtând stindardul regal al Spaniei. Fu ridicat un crucifix, iar Columb luă în posesiune noul pământ în numele regelui Spaniei, fără a ţine seama de faptul că locuitorii băştinaşi stăteau grămadă în jurul nouilor veniţi, uitându-se miraţi şi neîncrezători la străinii bărboşi şi minunându-se desigur, cu mintea lor simplă, ce or fi însemnând toate acestea !

Pământul descoperit era o insulă care fu numită *San Salvador,* nume pe care îl poartă încă şi astăzi. Insula aparţine arhipelagului Bahama care a fost multă vreme în stăpânirea Spaniolilor, însă astăzi este în întregime al Angliei.

Echipajele depe trei caravele, când îşi dădură seama că şeful lor avusese dreptate, veniră la el să-l roage să-i ierte pentrcă nu avuseseră încredere în el.

Câţiva dintre indigeni purtau ornamente de aur. Când au fost întrebaţi de unde le au, arătară spre Sud.

Columb nu pierdu timpul şi plecară imediat spre Sud, căci de fapt principalul era să găsească aur, indiferent dacă pământul descoperit era China, Japonia sau altă ţară.

Trecând pe lângă multe insule mici, Columb ajunse în cele din urmă în Cuba, de care Columb crezu că e Cipango (Japonia). De aceea el trimise „ambasadori" să caute pe „marele Han din Cathay". Toate acestea ni se par astăzi ridicole, însă, date fiind puţinele cunoştinţe geografice de pe acea vreme, ele sunt explicabile.

Indigenii erau foarte înfricoşaţi de prezenţa spaniolilor şi de aceea era aproape imposibil să se obţină dela ei vre-o informaţie.

Singurul lucru pe care-l putură afla oamenii lui Columb fu acela că, în Cuba este într'adevăr puţin aur, însă se găseşte mult mai mult în altă insulă.

Columb porni din nou la drum. „Pinta", care era cea mai iute dintre cele trei caravele, navigă atât de repede încât o luă mult înainte şi fu pierdută din vedere.

Columb cu cele două nave ce-i mai rămăseseră, ajunsese la o altă insulă mare, ce era numită de indigeni *Haiti* şi pe care el o numi *Hispanola.* Intre timp ea a fost schimbată din nou de nume, iar astăzi se numeşte *San Domingo.*

Aici Spaniolii au întâmpinat aceleaşi dificultăţi în ceeace priveşte înţelegerea cu indigenii, cari erau tot atât de timizi ca şi cei din Cuba. Din fericire norocul le veni în ajutor. Ei salvară dela înnec pe un indigen care se răsturnase cu barca şi era să se înnece. Columb dădu ordin să i se dea de mâncare ; apoi fu dus la ţărm. Indigenul, recunoscător, povesti celorlalţi indigeni păţania lui, cum a fost salvat şi ce bine l'au tratat „oamenii bărboşi".

Rezultatul a fost uimitor. Sute de indigeni năvăliră pe plajă, aducând banane, alte fructe şi tot felul de lucruri ; dar ceeace îi interesă mai mult pe Spanioli din darurile aduse de indigeni, au fost ornamentele de aur, cari erau în mari cantităţi.

Columb în persoană debarcă şi vizită pe şeful indigenilor, care se numea Guacanagari; acesta îi spuse că aurul îl aveau dintr'o ţară ce se află departe spre Est şi care se numeşte Ciado.

Columb se grăbi să plece într'acolo pentru a găsi minele de aur, însă un groasnic dezastru îi strică planul.

In ajunul Crăciunului, la ora 11 noaptea

„Santa Maria", caravela pe care era chiar el ambarcat, se lovi de o stâncă şi fu complect distrusă.

Columb şi întregul său echipaj trecură pe „Nina". Guacanagari şeful indigen, dădu asistenţă naufragiaţilor şi împreună cu oamenii săi salvă mare parte din lucrurile depe nava neufragiată.

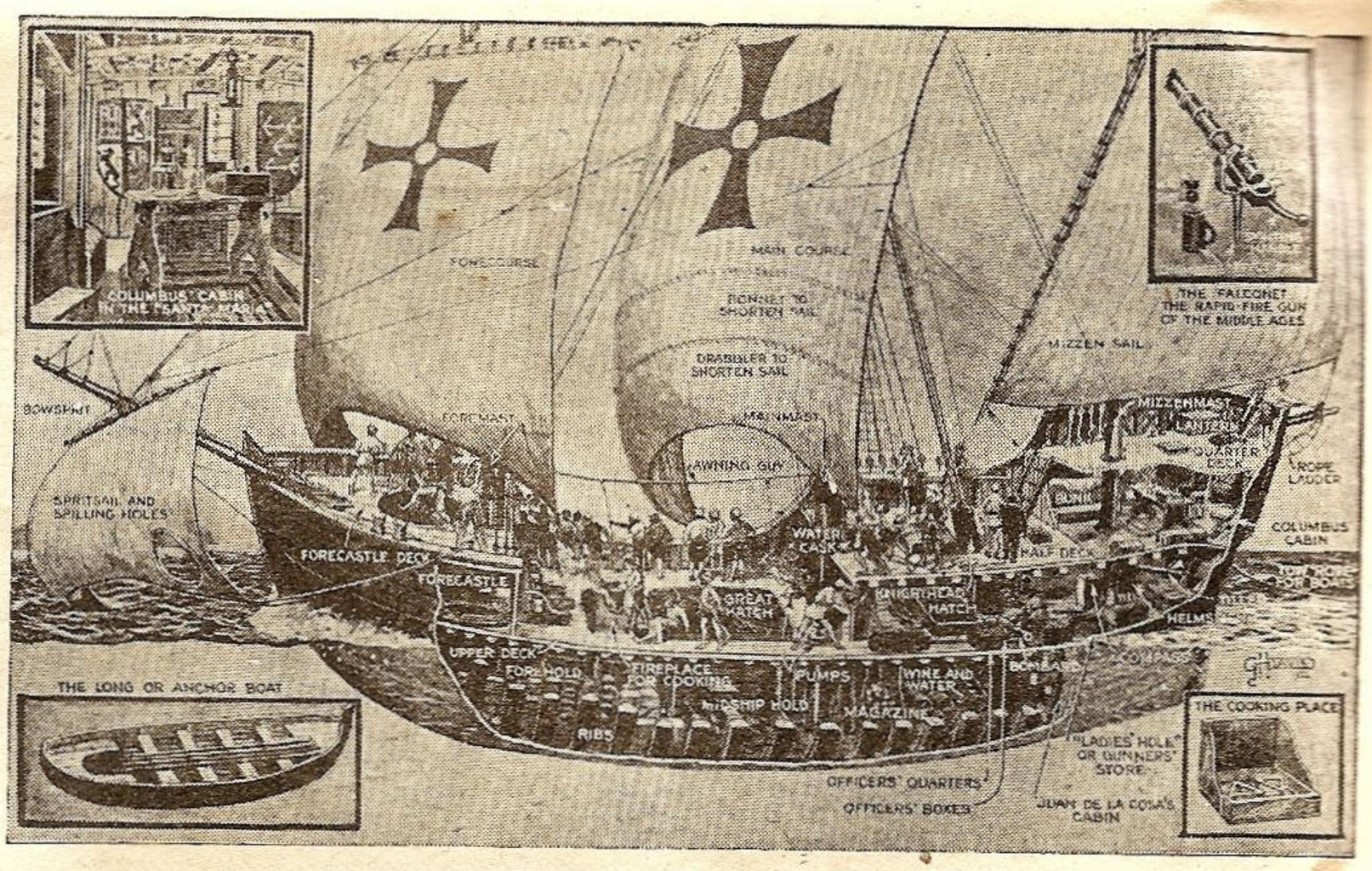
Acest accident schimbă toate planurile lui Columb. El ceru lui Guacanagari permisiunea de a se instala pe insulă; permisiunea îi fu acordată şi oamenii lui Columb construiră un fel de fort din lemnele epavei.

Columbă lăsă aici 38 de oameni, iar în ziua de 4 Ianuarie 1493 plecă din nou pentru a explora coasta de Nord a insulei, unde întâlni pe Pinzon cu „Pinta".

Din cercetările întreprinse Columb se convinsese că Pinzon se îndepărtase într'adins de celelalte două nave, profitând de faptul că „Pinta" avea viteză mai mare, cu scopul de a ajunge cel dintâi în ţara cu aur! Dându-şi seama că nu era momentul să se certe cu Pizon, Columb se declară satisfăcut cu scuzele şi explicaţiile acestuia şi hotărî să se înapoieze direct în Spania.

Cele două nave plecară în ziua de 16 Ianuarie îndreptându-se spre Azore, însă când erau în apropierea insulelor întâlniră o furtună grozavă, în care „Pinta" dispăru din nou.

Mica navă „Nina", pe care acum era ambarcat Columb, trecu prin momente teribile! Insuşi Columb pierduse orice speranţă. Gândul că europenii nu vor afla nimic despre marea sa descoperire dacă vor naufragia, îl afectă foarte mult şi de aceea Columb luă singura măsură ce-i stătea la îndemână, cu speranţa că astfel lumea va afla ceeace descoperise el: scrisese o scurtă dare de seamă asupra călătoriei sale pe o foaie de pergament şi o puse într'un butoiaş închis ermetic pe care îl aruncă peste bord.



Interiorul caravelei „Santa Maria". In colţuri sus stânga, cabina lui Cristofor Columb, dreapta tunuleţul cu care era armată. Jos, stânga o barcă şi dreapta plita unde-şi gătea mâncarea

De abia aruncase butoiaşul când, ca prin minune, vântul căzu, iar „Nina" ajunse cu bine în Azore la 16 Februarie.

Insă necazurile lui Columb nu se sfârşiseră; după plecarea din Azore întâmpină o nouă furtună înfricoşătoare pentru mica şi subreda „Nina".

De-abia în ziua de 15 Martie „Nina" îşi făcu intrarea în portul Palos, din care plecase cu şapte luni şi jumătate mai înainte!

O zi sau două mai târziu sosi şi „Pinta", însă Alonzo Pinzon era foarte bolnav şi muri peste o săptămână.

*

Primirea lui Columb la Curtea Sapniei a fost un triumf. Mii de oameni se îngrămădiră să vadă pe omul care descoperise o lume nouă. Indienii pe cari Columb îi adusese cu el şi cari erau îmbrăcaţi cu costumele lor originale, au provocat o senzaţie enormă.

Regele Ferdinand şi Regina Isabela primiră oficial pe Columb, cu mare pompă, stând pe tronurile lor, recepţie ce se făcea numai capetelor încoronate şi ambasadorilor.

Columb îngenunche în faţa lor, însă Regele îl ridică, îi dădu braţul şi-l aşeză între el şi regină, ascultând apoi toată minunata povestire a expediţiei.

I dădu toate recompensele promise, numindu-l „Amiral al Indiilor" şi acordându-i dreptul de a purta blazonul regatelor Castilia şi Leon.

Imediat începură pregătirile pentru o nouă expediţie.

La Mare.

Soarele bate frunza în argint
văile mări se aprind.
Plutesc
pe unde argintii
gânduri.

Din larg gonesc
în rânduri, rânduri
gânduri.
Şi cerul, apele, pământul
tăcut se îmbrăţişează.
Ca nitşe catarge de argint
pe drum de raze se aprind
şi vin în rânduri,
rânduri,
pierdute, înecate în gânduri.

Dr. GH. BABEŞ, profesor

Conferinţele L.N.R.

Fundaţia Universitară „Regele Carol I"

DUMINICĂ 28 MARTIE, ora 11: *C'Amiral N. Steriopol:* Libertatea navigaţiei pe Dunăre şi Marea Neagră şi legiuirile ei faţă de viitoarea conferinţă a păcii.

DUMINICĂ 12 MAI, ora 11: *Dr. Oreste Anastasiu:* Marea Neagră din punct de vedere mercantil din antichitate şi până azi.

JURNAL DE CALATORIE

de MIHAI TICAN ROMANO

XII

Asupra originii oraşului Mogadiscio mi s'au povestit o mulţime de legende, din care am desprins una, care mi s'a părut cea mai interesantă. Astfel, se spune că acest oraş s'ar fi ridicat pe ruinele vechei cetăţi „Ammar Giareb", cam pe la anul 1000 al erei noastre. De atunci, el a fost timp de cinci secole, sediul dominaţiei arabo-islamice, care se întinsese cu stăpânirea până dincolo de bazinul Zanzibarului. Dar, documente sigure în care să se vorbească de Mogadiscio nu s'au găsit decât dela 1503 încoace, când Portughezii debarcând aci, îi deteră numele de Mogadoxo. Acest nume însă este de origină persană şi vine dela cuvântul moga — (lung) şi sciak (oaie)... Legătura, nu o cunosc.

In afară de coaste, ţara aceasta a fost mult timp necunoscută şi interiorul nu a fost exploatat decât pe la jumătatea secolului trecut, cu toate că s'au perindat pe aci, — după afirmaţiile italiene, — Francezii, Englejii şi Germanii, fără nici un folos. Cunoaşterea complectă a Somaliei Italiene se datorează însă pionerilor italieni şi în special marelui explorator Ducele Abruzzilor, care a pus bazele celei mai vaste experienţe de colonizare agricolă în Somalia, unde se cultivă bumbacul, din care se scoate şi ulei, înfiinţându-se şi o fabrică de săpun. Se mai cultivă apoi trestia de zahăr şi există o rafinărie, care exportează mari cantităţi de zahăr, un fel de sirop şi alcool. Afară de acestea, Somalia mai are şi câteva industrii şi anume cele derivate din întrebuinţarea produselor vegetaţiei ca guma arabică, tămâia, reşina, precum şi lucrări în lemn, rogojini, împletituri de nuele, frânghii, etc.

*

In ce priveşte învăţământul, este demn de ştiut că până acum câtva timp, în Somalia nu existau şcoli de stat, iar copii de indigeni nu primeau instrucţia decât dela acei „mehallini", un fel de profesori de pe lângă moscheele lor, care îi învăţau preceptele coranului.

Astăzi, însă, mulţumită misionarilor, s'au deschis o mulţime de şcoli elementare în Mogadiscio şi în diverse centre din provincie. In Mogadiscio mai există şi un colegiu pentru metişi (curcituri), un azil de copii, un orfelinat şi o şcoală de arte şi meserii. In afară de acestea mai sunt şi şcoli preparatorii şi un gimnaziu.

In privinţa higienei şi a asistenţei medicale, se pare că acestea au început să se răspândească printre populaţia indigenă odată cu încrederea în medicina ştiinţifică. Spitalul numit „al Cecehi" din Mogadiscio este un model pentru activitatea lui, mai ales pentru lupta împotriva malariei şi pentru popularizarea cunoştinţelor de higienă.

Insfârşit, cam acestea sunt informaţiile culese de mine, cu privire la Somalia Italiană; ceiace pot însă afirma, în urma celor auzite este că „Somalia este colonia unde sunt concentrate majoritatea intereselor italiene".

Insfârşit, vaporul nostru ridică ancora şi după alte patru zile de navigare pe apele Oceanului Indian, se opri în portul Mombasa sau „Mombaz". situat într'o insulă ce poartă acelaş nume şi care este constituită dintr'o fâşie de pământ lungă de 5 kilometri şi largă de vreo trei. Mombasa este capitala coloniei engleze Kenia, depe coasta orientală a Africei, de care este despărţită printr'un braţ mare. Această insulă, numită de către indigeni „Insula războinicilor", numără aproape 30.000 de locuitori din care doar câteva sute de albi, care în cea mai mare parte ocupă funcţiuni în administraţia coloniei.

Importanţa oraşului este foarte mare, de oarece este portul principal al coloniei engleze şi unul dintre cele mai însemnate depe coasta orientală a Africei. Toate vapoarele mari ce străbat Oceanul Indian fac regulat escală aci şi tot din această localitate pleacă o linie ferată spre Uganda, la nord-est de lacul Victoria.

Aspectul oraşului este destul de frumos şi civilizat corespunzând în totul rolului de seamă ce-l joacă în colonia engleză a Africei Orientale, care numai dela 1920 încoace a luat denumirea de „Kenia", după muntele Kenia ce domină întreagă această regiune subecuatorială, dela o altitudine de 5200 metri.

La o asemenea înălţime, bine înţeles, culmile acestor munţi vulcanici sunt acoperite de zăpezi eterne, pe când jos, în valea îndepărtată, se răsfaţă cea mai bogată vegetaţie ecuatorială, sub razele veşnic arzătoare ale unui soare de foc.

După o scurtă escală în acest port, vaporul nostru îşi reluă drumul, îndreptându-se spre o altă insulă a oceanului Indian, insula Zanzibar, situată aproape de coasta Africei orientale.

De cum apare la orizont, acest petec de pământ acoperit de păduri întinse şi de câmpii cultivate, farmecă ochiul şi dă călătorului care a navigat mai multe zile pe pustiul oceanului, aceiaşi senzaţie pe care o simt acei care străbătând deşertul nisipos, se apropie însfârşit de o oază înverzită.

In adevăr, pe această insulă se găsesc întinse păduri de palmieri, de portocali şi mai ales de nişte arbori ai căror boboci uscaţi se vând în comerţ sub numele de cuişoare. Zanzibarul exportă enorme cantităţi din aceste cuişoare în întreaga omenire şi atmosfera sa este îmbâcsită de parfumul lor puternic şi înţepător, atât de bine cunoscut şi în ţările noastre. Inconjurată de un brâu de corali, peste care a crescut din abundenţă verdeaţă, Zanzibarul a fost supranumit de navigatori „insula verde".

Portul Zanzibar, spre care se îndreaptă vasul nostru este singurul oraş mai de seamă al insulei şi al intregului „Sultanat al Zanzibarului", căci aci domneşte un sultan, care se mândreşte cu titlul de al doilea calif al Islamului.

Sultanatul, care se compune din două insule principale: Zanzibarul şi Pemba este sub protecţia Marei Britanii şi sub suveranitatea unui prinţ de origină arabă, care guvernează cu ajutorul unui guvern compus din englezi şi arabi.

Zanzibarul, care are aproape 100 kilometri lungime şi cam vreo 45 kilometri lăţime, este vestită încă din vechime şi de mult, această insulă a fost cel mai însemnat depozit de sclavi, căci aci strângeau negustorii de sclavi marfa lor omenească, pe care apoi o transportau în diverse direcţii.

Fără a vroi să intru în amănunte istorice, trebuie să spun în treacăt, că Vasco de Gama, celebrul navigator portughez, căutând un drum spre Indii, a pus stăpânire în anul 1499 pe insula Zanzibar, întâlnită în cale.

Portughezii au stăpânit-o până ce englezii, rivalii lor pe mare, se hotărâră să le ia înainte, sprijinind în 1828 pe Seid-Said faimosul sultan al regatului arab Omar, din golful persic, să cucerească fortăreaţa Mombasa şi să pună stăpânire pe Zanzibar, luând insula din mâna portughezilor.

Sultanul Seid-Said ridică aci două palate de recreare, în jurul cărora curtenii săi clădiră la rândul lor alte palate, punând astfel bazele oraşului Zanzibar, care se desvoltă treptat, treptat şi unde guvernul englez îşi trimete un reprezentant, în persoana unui distins ofiţer, cu titlul de reprezentant al Companiei Indiilor. Deşi celelalte state europene se grăbiră şi ele să-şi trimită reprezentanţii

lor, Marea Britanie totuşi îşi păstră primul loc, afirmându-se din ce în ce mai mult, şi dând tot sprijinul său şefului acestui stat.

Dela 1890 Sultanatul se puse definitiv sub protectoratul Angliei, pe care se putea bizui din toate punctele de vedere.

Oraşul Zanzibar, care numără peste 36.000 locuitori, este unul din acele localităţi, în care civilizaţia şi primitivitatea merg, ca să spun aşa, dacă nu mână în mână, cel puţin una lângă alta..

Aspectul său este în general plăcut; iar numele său vine dela cuvintele persane: „zang", care însemnează negru şi „bahr", coastă, adică oraşul situat pe coasta neagră, căci arabii au numit astfel încă din vechime coastele Africei orientale. Sunt aci străzi întortochiate şi atât de strâmte, încât patru persoane abia de pot merge alături, iar casele ce le mărginesc au ferestrele lor zăbrelite şi mici porţi dosnice, din umbra cărora te aştepţi, fără voie să-ţi apară figuri cu un aer de mister.

Dar, nu departe de aceste ulicioare, se desfăşoară un mare bulevard asfaltat, străjuit de arbori stufoşi, la capătul căruia se deschide o piaţă largă cu înfăţişare europeană.

Ceva mai departe dai de un cartier indigen, cu căsuţe tipice africane, deşi aliniate şi ceva mai puţin lipsite de mobilier ca cele din restul continentului negru şi apoi iarăşi te pomeneşti într'o piaţă frumoasă şi de stil european.

Demne de admirat sunt de sigur palatele, clădite în decursul anilor de sultanii Zanzibarului, şi în special palatul numit „Bet-el-Adjaïb", palatul miracolelor, de o bogăţie fără pereche, care a fost clădit de sultanul Bargach ben Saïd, renumit pentru dragostea sa de lux şi de fast. Acest palat, situat pe malul mării, chiar în port, este înconjurat de terase şi are un turn prevăzut cu un orologiu.

De o parte şi de alta a intrării monumentale sunt aşezate două turnuri vechi portugheze.

Mozaicurile din interiorul său sunt celebre în lumea întreagă, iar zidurile ce închid curtea principală par o dantelă de piatră. De altminteri, chiar uşile de lemn sunt sculptate cu o fantezie şi o migăleală, care seamănă mai mult cu o cizelare.

Alături de acest palat de feerie, se află adevăratul palat al sultanului, care se prezintă cu linii mult mai sobre şi cu o înfăţişare mai simplă.

Printre alte edificii de seamă şi de construcţii moderne trebuie citat şi acela al actualului spital. Mai de mult era reşedinţa consulului englez şi tot aci au fost găzduiţi marii exploratori britanici ca: Livingstone, Stanley, Cameron înainte de a porni spre inima continentului african.

Dar, în Zanzibar, faima acestui edificiu nu se datorează atât arhitecturii sale impozante sau oaspeţilor de seamă pe care i-a găzduit, cât legendelor despre fantomele, care, se spune, că l'au bântuit. De altminteri şi palatul Bet-El-Adjaïd se bucură de aceiaşi faimă şi arabii, extrem de superstiţioşi, nici nu se mai miră de prezenţa acestor spirite, chiar când ele vizitează locuinţe mai puţin celebre.

Astfel, mi s'a povestit cu multă convingere, de către însoţitorul meu, — un arab simpatic şi inteligent, — că o nobilă arabă, îmbrăcată în cele mai minunate veştminte, se plimbă în fiecare noapte prin saloanele măreţului palat, şi că întotdeauna este însoţită de un căţel negru, care la miezul nopţii, — fix, — apare în pervazul uneia din ferestre, stă câteva clipe nemişcat, şi apoi continuă să-şi însoţească stăpâna prin palat.

Apoi, ca să mă convingă şi mai mult de veracitatea celor povestite, îmi arătă o carte, scrisă în limba arabă, din care îmi traduse următoarea povestire, adăogând că au mai scris-o şi alţi scriitori... Toate acestea mi le-a spus cu un ton care, avea parcă pretenţia că trebuie să le scriu şi eu, lucru pe care, de altfel îl fac acum, găsind într'adevăr că această poveste este destul de interesantă:

Este vorba de un personagiu, care a fost găzduit în palatul „Bet-el-Adjaïd"..

„Nevoind să dorm în niciuna din mi-
„cile camere vecine cu sala de mâncare,
„am dat ordin să mi se facă patul în
„salonul de primire. Căpătâiul mi-l aran-
„jase spre răsărit, şi în spatele meu se
„găsea o lampă fixată în zd. n mijlocul
„salonului să găseau trei mese mari,
„una lângă alta, în lungul camerii. Una
„din aceste mese se găsea chiar în faţa
„mea.

„Eram foarte obosit şi curând ador-
„mii adânc. Pe la ora trei, spre dimi-
„neaţă, mă trezii tresărind şi sării drept
„în picioare. In faţa mesei din dreptul
„meu era un bărbat îmbrăcat într'o hai-
„nă albă şi cu o şapcă pe cap, care-i
„ascundea faţa complect. Omul era
„întors cu faţa spre răsărit şi privea fix
„într'o parte.

„Trebuie să spun că nu mai eram în
„stare să fac cea mai mică mişcare, sau
„să scot vreo vorbă. Dar, deodată, a-
„ceastă apariţie fu înlocuită de o alta,
„pe care însă nu am putut s'o disting
„bine, care însă totuşi privea în acelaş
„loc.

„Iată însă, că şi această a doua apa-
„riţie dispăru, ca şi prima, şi abia a-
„tunci avui puterea să mă mişc.

„Deschisei repede uşa şi eşii pe co-
„ridor, strigând servitorii, cărora le or-
„donai să se ducă imediat la şeful mi-
„siunei protestante, care mă invitase să
„găzduesc la el şi să-i spună că mă duc
„acolo, căci nu mai vroiam că petrec o a
„doua noapte în acest palat blestemat.

„Este sigur că sub zidurile acestei
„măreţe clădiri zac numeroase cadavre,
„căci după câte am putut afla în urma
„nopţii de spaimă, aci au existat pivni-
„ţele unde se aruncau sclavii în aştep-
„tarea transportării lor spre ţări înde-
„părtate, unde trebuiau vânduţi. Iar a-
„cum, spiritele victimelor sacrificate
„odinioară, revin ca să turbure somnul
„celor ce vin în casa cruzilor stăpâni..."

*

In general, acest oraş, — care în treacăt fie zis, — posedă ca şi întreaga insulă, o apă de băut excelentă şi o climă caldă, dar suportabilă, mulţumită vânturilor ce suflă aci tot anul, oferă europenilor un loc de şedere destul de plăcut, ca dovadă că pe străzile sale se văd forfotind numeroşi europeni şi mai ales cetăţeni ai Marii Brtanii de ambele sexe, a căror îmbrăcăminte, în general albă, contrastează cu mantalele negre ale femeilor musulmane şi cu turbanele colorate ale bărbaţilor, precum şi cu semi-nuditatea oamenilor din popor. Dar, oricât de bine s'ar acomoda europenii noştri aci, au totuşi nevoie de câteva luni pe an să le petreacă în Europa.

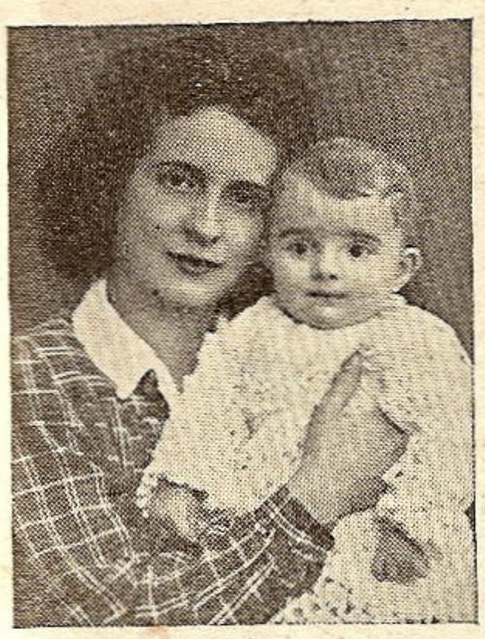
In populaţia aceasta împestriţată se disting în primul rând arabii aristocraţi, originari din Oman, care au un aer distins şi serios; sunt foarte bine crescuţi, nefanatici, deşi musulmani şi foarte ospitalieri; apoi arabii imigraţi din Arabia de sud, numiţi Mchihuri, negustori sau meseriaşi şi care joacă un rol important în viaţa economică a oraşului şi arabii veniţi de pe continentul african, mai puţin numeroşi şi fără importanţă.

Vin apoi Zanzibariţii propriu zişi, sau Sudhilii, care formează o ramură a tribului Bantu ce populează întreaga Africă Orientală şi Meridională şi hinduşii destul de numeroşi, veniţi aci pentru a face comerţ şi care sunt toţi supuşi britanici.

Excelenţi marinari, Zanzibariţii sunt oameni foarte interesanţi, mai ales din cauza obiceiurilor şi a superstiţiilor. Astfel — mi s'a povestit — aceşti oameni curioşi, scot din casele lor orice obiect din tablă şi bat în el atunci când este eclipsă de lună. Credinţa lor este că în acel moment un şarpe imens încearcă să mănânce astrul, iar că prin gălăgia făcută monstrul fuge...

In rezumat, acel care se opreşte câteva ore în acest popas pitoresc ca şi acela care stă mai mult timp, pleacă ducând cu sine o amintire vie ca aceea lăsată de un film plin de mişcare şi violent colorat. Căci în Zanzibar vei găsi, alături de o civilizaţie înaintată şi sălbăticia, distincţia şi grosolănia, fineţea europeană şi misticismul asiatic chiar, ca şi primitivismul african.

Noui membre



D-na Maria Şerban cu mica Monica (8 luni)

In jurul lumii

Noui membre

Marioara Ştirbeţiu
Mediaş

Incă din primăvara anului 1944, presimţean că sfârşitul războiului se apropie. Şi într'adevăr, nu m'am înşelat.

La 23 August 1944, prin înţelepciunea Suveranului, ca prin vis, războiul s'a îndepărtat de graniţele noastre pentru ca în Mai 1945 conflictul european să se sfârşească şi la câteva luni, să capituleze şi Japonia.

In prezent se rezolvă mici litigii de frontieră dintre state şi se consolidează democraţia.

Avem deci dreptul să sperăm că în curând lumea va reveni la normal. Vom rezolva criza economico-financiară şi vom termina reconstrucţia.

Va urma apoi epoca închinată ştiinţei, progresului, pacifismului.

Noi, cari în vara anului 1944, ne grupam în jurul cercului de călătorii şi cultură „In juru llumii" ne-am propus încă de atunci să studiem toate problemele în legătură cu geografia, ştiinţele naturale şi călătoriile.

Intre timp, prin concursul binevoitor al veşnic tânărului lup de mare, d-l *C-dor Aurel Negulescu,* am reuşit să dăm publicităţii încercarea noastră în care anunţam prin *Ziarul Ştiinţelor* şi *Marea Noastră,* că vom lua contact cu toţi acei cari vor să colaboreze cu noi pentru a reuşi să pregătim o expediţie a unei echipe româneşti, în jurul lumii.

Din toate colţurile ţării, ne scriu tineri dornici de a-şi da totul, pentru gloria ţării noastre.

Ei sunt pe linia înaintaşilor noştri cari au făcut cunoscută ţara în străinătate, şi nu înţeleg să rămână aci, ci înţeleg să o depăşească.

Farmecul şi sacrificiul feminin

Din când în când, ne-au scris şi fete cari ne întrebau care ar fi rostul lor într'o eventuală expediţie.

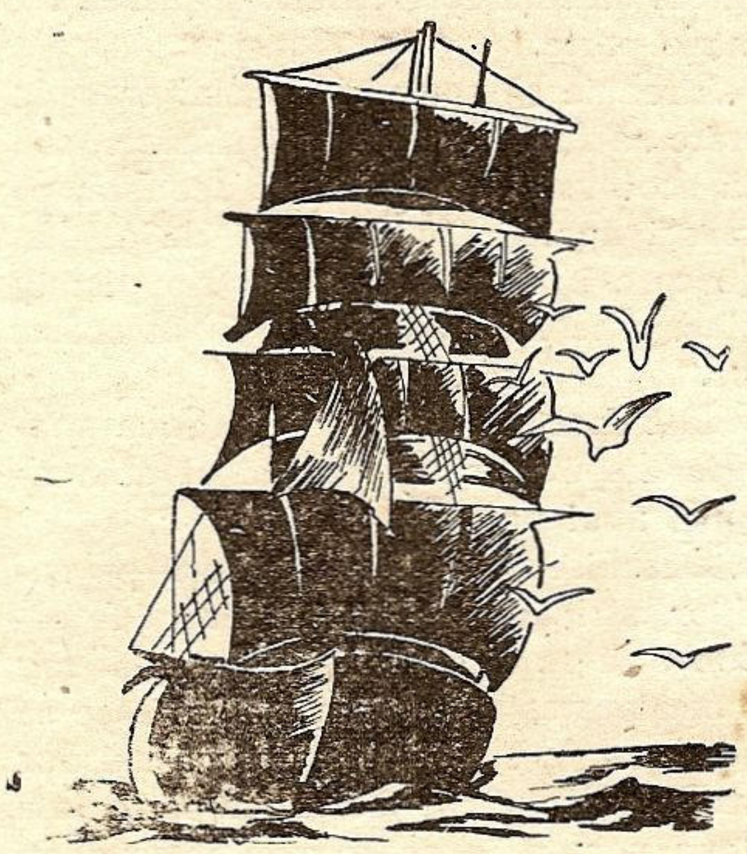
In parte, le-am răspuns la toate. Acum, nu fac altceva decât să mă adresez tuturor domnişoarelor cari doresc să ne cunoască şi să vadă cam care ar fi rostul fetelor într'o expediţie.

Pentru aceasta, e deajuns să amintesc de câteva femei cari au fost capabile de cele mai sublime sacrificii şi eroisme, atunci când a fost vorba să salveze pe oamenii pe cari îi însoţiseră în călătorii expediţii, explorări.

Un caz este acela al soţiei exploratorului american *Jonson,* care l-a însoţit pe acesta în jungla Africei, unde era trimis să colecţioneze animale sălbatice. Ea, a riscat de nenumărate ori să fie sfâşiată de fiarele sălbatice, stăpâne în pădurile virgine.

Este apoi cunoscut cazul d-nei *Fernanda Golenas,* soţia celebrului explorator argentinian, *Paulo Golenas.* Acesta căzând prizonier la un trib sălbatic de indieni din Brazilia, urma să fie sacrificat în ziua sfântă „Ambe-Redas". Soţia lui, aflând de aceasta, a organizat repede o caravană cu care a ajuns la şeful tribului care i-a spus că nu-l poate elibera pe prizonier, decât dacă zeul, va da ordin.

In faţa acestei situaţii, d-na Golenas a plecat la Rio-de-Janeiro, unde a apelat la un indian civilizat pe care l-a faţa unui fonograf în limba tribului. A plătit bine şi l-a pus să vorbească în imprimat un disc cu vorbele cari ordonau eliberarea lui Golenas, ca şi când ar fi fost spuse de însuşi zeul Amba-Redos.



Apoi, cu sufletul la gură, chiar cu dimineaţa când urma să fie omorât soţul ei a pus pleca la un gramofon ascuns şi zeul a ordonat eliberarea lui Golenos care a fost pus în libertate şi a plecat acasă cu soţia iubită.

La fel, se mai poate vedea curajul dovedit de soţia faimosului explorator danez *Harold Nyborg,* care a parcurs cu sania 8000 km. în pierdutele ţinuturi ale peninsulei Alaska, unde soţul ei se rătăcise.

Găsindu-l bolnav, ea l-a aşezat în sanie şi aşa l-a tras încă 400 km. până la un post de ajutor.

Dar, cele de mai sus, ca şi altele, sunt întrecute de sacrificiul cel mai sublim, acela al d-nei *Nilka Vorssen,* soţia exploratorului suedez Vorssen.

Vorssen, se găsea într'o expediţie în Siberia orientală. Din greşală, s'a îndepărtat prea mult cu sania trasă de 2 reni, de locul taberei. El era însoţit de soţia sa.

La întoarcere, o haită de lupi, s'au luat după ei. Renii erau obosiţi de drum şi alergătură. Din haită n'au putut fi omorâţi decât 4 lupi. Ceilalţi, se apropiaseră de sanie, la 100 m.

Atunci, soţia exploratorului, îmbrăţişându-şi pentru ultima oară soţul, s'a aruncat din sanie, înainte ca acesta s'a poată opri.

Greutatea uşurându-se, renii au luat-o mai repede la fugă, în timp ce lupii s'au aruncat cu toţii asupra prăzii, oferită lor de bună voe, pentru salvarea soţului iubit.

LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ

DE SUB INALTA PREȘIDENȚIE DE ONOARE A

M. S. REGELUI MIHAI I AL ROMANIEI

SEDIUL CENTRAL: STRADA WILSON No. 15, BUCUREȘTI II

Vă iubiți țara ?
Vă sunt dragi apele noastre, — râuri, fluvii, marea ?
Aveți admirație pentru marinarii noștrii ?

Inscrieți-vă în LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ, care luptă pentru îndrumarea și încurajarea ori cărei activități naționale marinărești și pentru desvoltarea puterii maritime române.

MEMBRII L. N. R. sunt rugați a comunica telefonic sau prin scris ori de câte ori nu primesc revista și ori ce schimbare de adresă. La fiecare expediție aproape 10% din reviste sunt înapoiate cu mențiunea „necunoscut la adresă".

Adresa Centralei este: Str. Wilson, 15 București I, Telefon 5.71.08.

DELA CENTRALA „LIGII NAVALE" SE POT PROCURA URMATOARELE:

Am. I. Bălănescu: Nava cu pânze . . . . . Lei 100
Al. Bilciurescu: I. Gr. Perieţeanu . . . . . „ 100
„ : Marea și muzica . . . . . „ 100
„ : Christofor Columb . . . . . „ 100
„ : Thalasa 1000
Ciocardel: Marina Regală Română . . . . . .
Ap. Culea: Plaja Satului 200
„ : Plaja Satului . . . . . „ 200
C-dor Cristescu: Marea ca izvor de inspirație . „ 200
N. Dașcovici: Regulele războiului . . . . . „ 200
„ : Marea noastră . . . . . „ 100
P. Epureanu: Noua metodă de înnot . . . . „ 100
Macarie: Importanța gurilor Dunării . . . . . „ 100
Am. C. Negru: Din aspectele vieții pe mare (3 volume) 1.500
„ : Din psichologia marinarului . . . 200
C-dor A. Negulescu: Divina armonie universală „ 300
„ : Intre cer și apă . . . . . „ 200

Cap. E. Negulescu: Marșul marinarilor . . Lei 200
Nostromo: Vocabular marinăresc 200
Moș Nostromo: A. B. C. marinăresc în 5 limbi . 5000
I. Gr. Perieţeanu: Trei poeți 200
Sc. Preajbă: Nuvele marinărești 1000
D. Știubei: Albumul Navelor . . . . . „ 1000
„ :Bricul Mircea . . . . . „ 500
C-dor I. Steriopol: Dunărea și Marea . . . . „ 200
Ing. N. Saegiu: Aviația marina și omul . . . „ 100
„ : Paradoxele Mării Negre . . . „ 100
Jean Ursescu: Trei rapsozi . . . . . „ 100
L. N. R.: Cum să ne construim o barcă . . . . „ 200
Insigna L. N. R. . . . . . „ 1500
Flamura L. N. R. Nr. 4 (15×30 cm.) . . . „ 1000
Flamura L. N. R. Nr. 3 (25×50 cm.) . . . „ 2000
Flamura L. N. R. Nr. 2 (40×80 cm.) . . . „ 4000
Flamura L. N. R. Nr. 1 (2×80 cm.) . . . „ 10000

Pentru provincie costul transportului recomandat 600 lei.

TARIFUL PUBLICITĂȚEI:

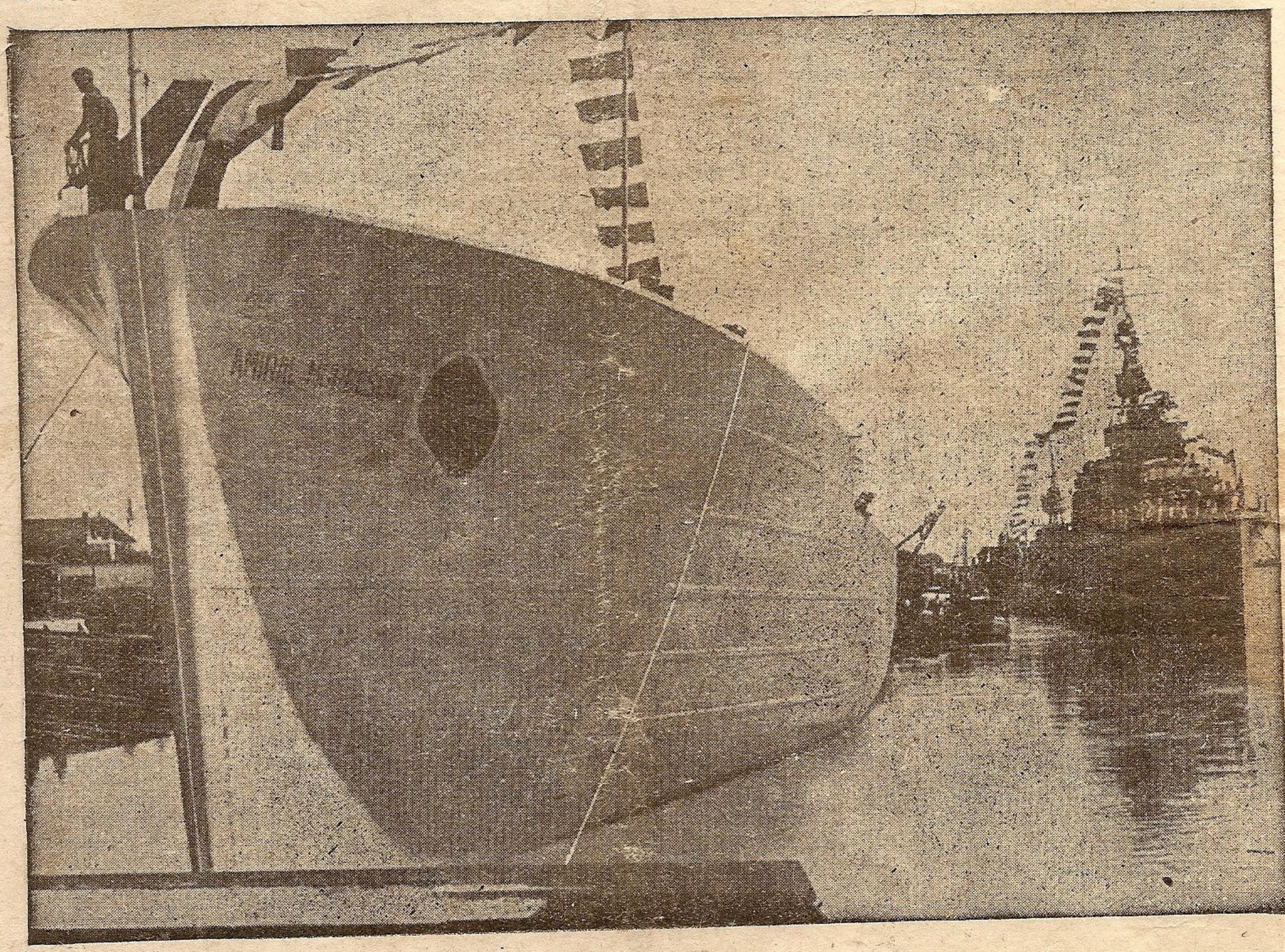
	1/1	1/2	1/4 pagină
Una lună	20.000.—	15.000.—	10.000.—
3 luni	40 000.—	30.000.—	20.000.—
6 „	60.000.—	40.000.—	30.000.—
12 „	100.000.—	60.000.—	40.000.—

ŞANTIERELE NAVALE GALAŢI S. A.

CAPITAL SOCIAL LEI : 550.000.000

Direcţiunea Generală
BUCUREŞTI
Str. Cometa No. 33
Tel. 2.18.26

Şantierele
GALAŢI
Str. Şalupei No. 23
Tel. 17.03



CONSTRUCŢII DE NAVE DE RAZBOI ŞI COMERCIALE
REPARAŢIUNI LA ORICE FEL DE NAVE
DIVERSE LUCRARI MECANICE

„MAREA NOASTRĂ"
Str. Wilson No. 15. — Bucureşti I.

Domnului .....

Comuna .....

Judeţul .....

„Standard Graphica — Marvan"

LEI 1000

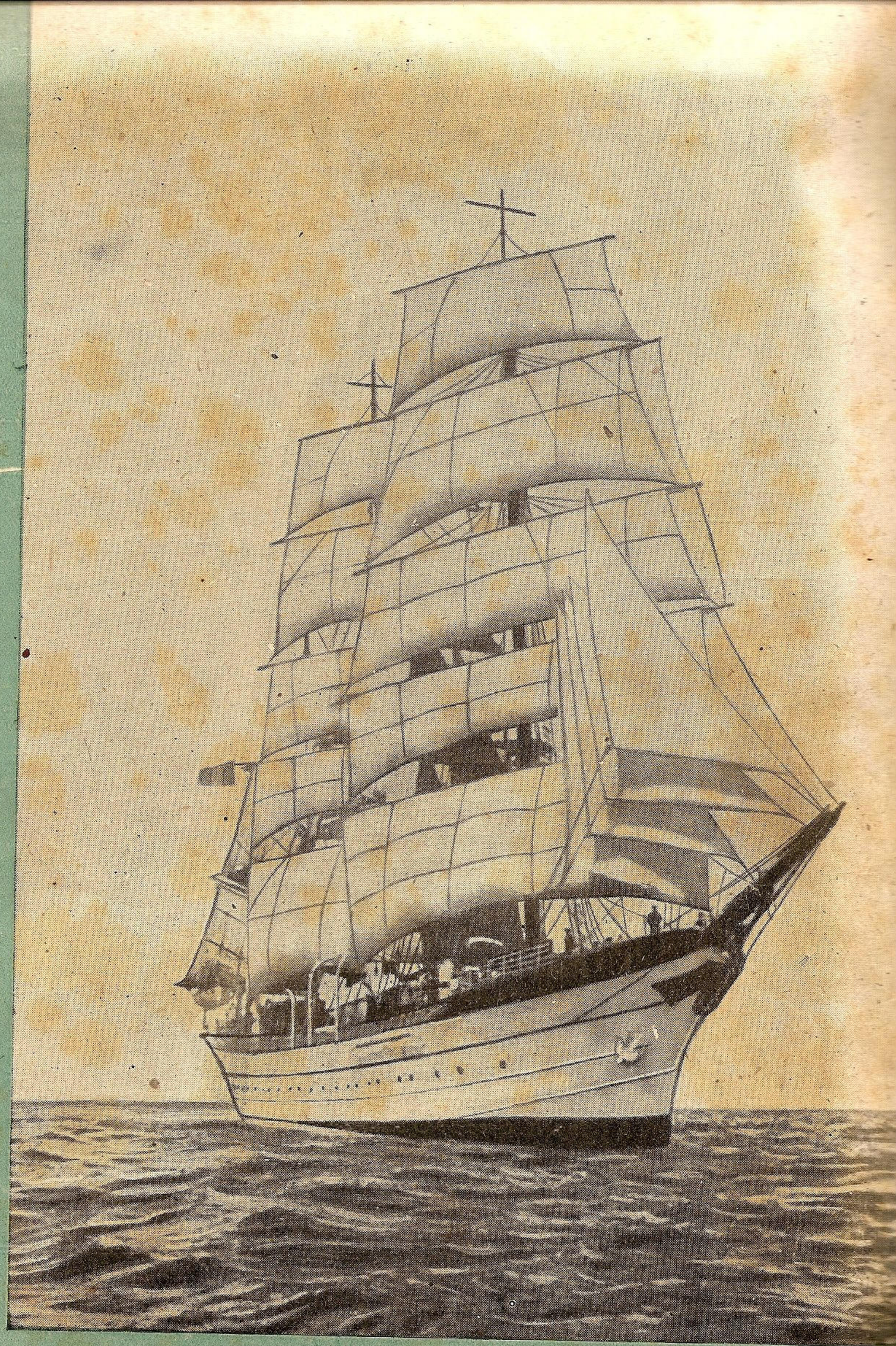
LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ

PERSOANA MORALĂ ŞI JURIDICĂ

Căile mării sunt căile civilizaţiei prin democraţie.

„Cheia mântuirii noastre este drumul Dunarii spre marea largă..."

(M KOGĂLNICEANU)



NAVA ŞCOALA „MIRCEA"

MAREA NOASTRA

REVISTA PENTRU PROPAGANDĂ, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

ANUL XIV, Nr. 4—6 **APRILIE—IUNIE 1946**

MAREA NOASTRA

REVISTA LIGII NAVALE ROMANE

PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR DE APĂ

Inscrisă în reg. de publicaţiuni periodice al Trib. Ilfov sub nr. 367/938

APARE LUNAR

Cuprinde articole, informaţii şi vederi din marina naţională, marinele străine, navigaţie maritimă, fluvială şi de plăcere. Viaţa porturilor şi viaţa marinarilor, hidroaviaţie, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, ştiri şi fapte nautice.

Intemeiată de (†) C-dor EUGEN BOTEZ (Jean Bart) ★ Director: C'Amiral A. NEGULESCU (Moş Delamare)

Numărul 4–6

Redacţia şi administraţia: SEDIUL LIGII NAVALE ROMÂNE
Strada Wilson, 15 — Bucureşti I — Telefon 5.71.08
Cont C. E. C. 12.778

Aprilie – Iunie 1946

CUPRINSUL:

L. N. R.: Marina în sărbătoare 37
* * *: Serbările dela Constanţa 38
Amiral P. Bărbuneanu: Presa şi „Mircea" 41
Lucia Amiral C. Negru: Femeia Marinarului 47
Comandor Dorin C. Iacomi: Necesitatea unui parc de vase fluviale comerciale de Stat 54
* * *: Activitatea L. N. R. 56
Elev Ing. Cristofor V. Ştefănescu: Problema Industriei navale la noi 63
Navarcu: U. S. S. Ludlow 66
Florin O. Ulleu: „100 metri crawl" 68
* * *: Recenzii 69
* * *: Informaţii 71
Lt. Paul Epureanu: Cronica Sportivă 74
Lt. Paul Epureanu: Innotul şi conservarea vieţii 75
Mircea Ionescu: Şi animalele iubesc apa 77
Ing. N. Saegiu: O călătorie istorică pe Fulda 79
Ing. T. Gâlcă: Relaţiuni continentale şi intercontinentale ale omenirii 84
Lt. Comandor H. Popovici: Marii Navigatori 88

PREŢUL ABONAMENTELOR PE UN AN:

Pentru instituţii, întreprinderi, agenţii . . Lei 50.000	**Pentru particulari . . . . . Lei 10.000**
	Pentru străinătate . . . . . Lei 20.000

Membrii Ligii Navale Române primesc GRATUIT revista „Marea Noastră" în schimbul cotizaţiei anuale de: membri majori 5.000 lei; membri juniori (sub 21 ani), maeştrii şi subofiţerii 3.000 lei.

La înscriere se mai plăteşte 2.500 lei pentru carnet. insignă şi statut. Cei din provincie, înscrişi la Centrală vor adăoga 800 **lei,** costul expediţiei poştale.

★

Inscrierile şi plata cotizaţiilor se fac la sediul Centralei sau prin încasatorul nostru, d. Marin Gh. Gârţoman, Bulev. Al. I. Cuza 26 A (Tel. 7.49.64) care vine la domiciliul solicitanţilor.

Marina în sărbătoare

S'a reîntors nava Școală „Mircea"

In articolul „Reînvierea Marinei" din Nr. 7-10 (Iulie-Octombrie) 1945, în legătură cu ceremonia dela Galați din 12 Octombrie 1945, când parte din navele noastre au fost retrocedate de guvernul sovietic, a apărut între altele :

„Mica noastră marină, creată cu mari sacrificii și prin dârza stăruință a celor ce cunoșteau problemele în legătură cu apele noastre... era desființată. Jalea pătrunsese în sufletele tuturor. Numai o minune Dumnezeiască ar fi fost în stare să o îndulcească, dacă nu să o risipească.

„Și minunea s'a înfăptuit"...

In acelaș articol, după reproducerea subliniată a unui crâmpei din cuvântarea rostită de E. S. I. Kavtaradze, ambasadorul și trimisul extraordinar al guvernului U. R. S. S. : SUNT CONVINS CA VOR MAI FI MULTE FAPTE CARE VOR ILUSTRA PRIETENIA NOASTRA, printr'o intuiție ușor de explicat scrisesem :

„Iată dar că la bucuria de a revedea în patrimoniul nostru navele restituite, se adaogă promisiunea că după acest lot vor urma și altele, pentru întărirea marinei și înflorirea țării noastre.

„LIGA NAVALA ROMANA în fața solemnei făgăduieli, se gândește în special la nava școală MIRCEA, la a cărei construcție, în urma apelului și inițiativei ei, a contribuit cu obolul lui modest dar din toată inima dat, întreg poporul românesc. Și-au dat bănuțul lor (1936) elevii și elevele din școală, ucenicii și muncitorii din porturi și ateliere, funcționarii și pensionarii, lozinca fiind „cât de puțin dar dela toți". Volumele legate în piele cu listele de subscripție se găsesc la bordul navei, mărturie a acestui dar al poporului.

„MIRCEA cel nou înlocuia pe veteranul MIRCEA de lemn, în arborada căruia și-au făcut ucenicia toți marinarii noștri „dela munte porniți". El era menit să continue și să întărească acel „spirit MIRCEA" creat de cel eșit la pensie după ce-și făcuse pe deplin datoria.

„Avem nădejdea că poporul sovietic, a cărui generozitate s'a manifestat în atâtea rânduri, va dărui poporului român și nava școală MIRCEA, făurită din sudoarea și dragostea poporului".

Gândul, dorința, speranța noastră nu a putut apare atunci în forma de mai sus, — dar în sufletele noastre a rămas convingerea că „solemna făgăduială" se va realiza, nu se poate să nu se realizeze.

Nu ne-am înșelat ! Tot ce nu putea apare atunci, azi este un fapt împlinit : nava școală MIRCEA a reintrat în patrimoniul Marinei noastre, a fost retrocedată poporului român.

De acum răsuflăm voioși și plini de încredere : avem vasul școală ! „Mircea" a fost dăruit de poporul sovietic, prin reprezentanții săi, poporului român.

De acum putem spune că marina, prin marinarii ei, a reînviat cu adevărat. Iar noi, martorii acestui eveniment de o atât de covârșitoare și netăgăduită importanță, nu putem decât să purtăm în inimele noastre recunoștință puternicului nostru vecin pentrucă, prin acest gest, a redat viață marinei noastre scumpe.

L. N. R.

Serbările dela Constanța

Duminecă 26 Mai s'a desfășurat la Constanța festivitatea predării și primirei navei-școală „Mircea" în prezența M. S. Regelui, a membrilor guvernului român și a reprezentanților guvernului sovietic.

Ziarele publicând dările de seamă ale acestei festivități, s'au întrecut a da cititorilor nu numai desfășurarea solemnității, ci și cele mai sugestive tit'uri, din care să reiasă importanța ei. Citățm:

„Marea festivitate marinărească dela Constanța: In prezența M. S. Regelui și a d-lui mareșal Tolbukin, a fost redată marinei române nava-școală „Mircea".

(Jurnalul de dimineață)

și a Comisiei Aliate de Control, bricul „Mircea" a fost retrocedat de către guvernul sovietic, marinei noastre".

(Timpul)

„CONSTANȚA IN SĂRBĂTOARE. *Grandioasele festivități prilejuite de preluarea bricului „Mircea"*

(Momentul)

„Preluarea vasului-școală „Mircea" — leagănul marinei românești — a prilejuit grandioase festivități".

(Ultima Oră)

„Prin generozitatea guvernului U. R. S. S. BRICUL

M. S. Regele, mareșalul Tolbukin, înalții demnitari sovietici și membrii guvernului român, în frunte cu d. prim-ministru dr. Petru Groza, în momentul ridicării drapelului român pe bricul „Mircea"

„Solemnitatea preluării bricului „Mirceaa".

(România liberă)

„Spre cinstea și bucuria viteilor noștri marinari pe CATARGELE NAVEI-ȘCOALĂ „MIRCEA" *fâlfâe din nou pavilionul românesc".* (Scânteia)

„U.R.S.S. a restituit României bricul „Mircea".

(Poporul)

„In prezența M. S. Regelui, a membrilor guvernului

MIRCEA FACE DIN NOU PARTE *din cadrele Marinei Române".* (Libertatea)

„MIRCEA" *ne-a revenit!".* (Universul)

„MIRCEA" *se reîntoarce!* (Marina Nouă)

„Sărbătoarea Marinei Regale Române"

(Graiul Nou)

„Marina Nouă" organul săptămânal al Marinei Regale a scos chiar un număr special închinat reîntoarcerii

Adevărata viață a marinei noastre se socotește din ziua în care Țara a fost înzestrată cu un vas școală

navei-şcoală „Mircea" cu articole semnate de d. Amiral P. Bărbuneanu, ministru subsecretar de Stat al Marinei, Comandorii Eugen Săvu'escu, Samson Titus, Cristescu Ion, Adrian Vasilache şi elevul I. Chivu.

DESFAŞURAREA SOLEMNITAŢII

Nava-şcoală stă legată la cheu, sub pavilion sovietic la pupa şi cel românesc la arborele din prova, ca orice vas străin care poposeşte într'un port românesc, Alături e ancorat un vas sovietic, gata a îmbarca echipajele după ce vor fi înlocuite de cele româneşti.

La ora 10 sosește trenul cu membrii guvernului şi invitaţii: dr. *Petru Groza*, preşedintele consiliului de miniştri; *Gh. Tătărescu*, vicepreşedintele consiliului de miniştri; general *C. Vasiliu-Răşcanu*, ministru de război; *Gh. Gheorghiu-Dej*, ministrul lucrărilor publice; *P. Bejan*, ministrul Economiei Naţionale; *Romniceanu Mihail; St. Voitec*, ministrul Educaţiei Naţionale; *P. Constantinescu-Iaşi*, ministrul Informaţiilor; Amiral *P. Bărbuneanu*, ministrul marinei; *Teohari Georgescu*, ministrul de interne.

Din partea guvernului sovietic domnii *Kartaradze*, ambasadorul U.R.S.S. *Iacovlev*, prim consilier al ambasadei; mareşalul *Tolbukin*, preşedintele Comisiei Aliate de Control. Din partea misiunilor ţărilor aliate comandor *Thomas*, colonel *Gibbon*,, locot. colnel *Prager*.

La ora 12 M. S. Regele descinde din trenul regal, salutat cu 21 lovituri de tun trase de bateria „Vu'tur" şi întâmpinat de înalţii oaspeţi şi de capii autorităţilor locale. La capul schelei d. colonel *Halkin*, şeful secţiei Marină din Comisia Aliată de control raportează că nava-şcoală este gata de predare.

Suveranul urcă schela, în uralele mulţimei şi a echipajelor. In dreptul sabordului comandantul sovietic al navei raportează că nava este gata a primi pe Majestatea Sa la bord. M. S. Regele păşeşte pe bord, urmat de înalţii demnitari martori ai acestei serbări. Se semnează de cei în drept actele de predare şi primire, după care d. comandor *Katvicico*, împuternicitul guvernului sovietic, rosteşte următoarele cuvinte:

„Indeplinesc ordinul Guvernului meu şi al Comanddaamentului Marinei Sovietice şi cu onoare vă predau nava-şcoală „Mircea" exprimând convingerea că prietenia noastră se va întări şi mai mult spre binele popoarelor sovietice şi român".

A răspuns împuternicitul guvernului român d. amiral P. Bărbuneanu, care a spus:

„In numele Majestăţii Sale Regelui Mihai I şi în numele guvernului român iau în primire în patrimoniul Marinei Regale nava-şcoală „Mircea", asigurând guvernul sovietic de întreaga recunoştinţă a poporului român".

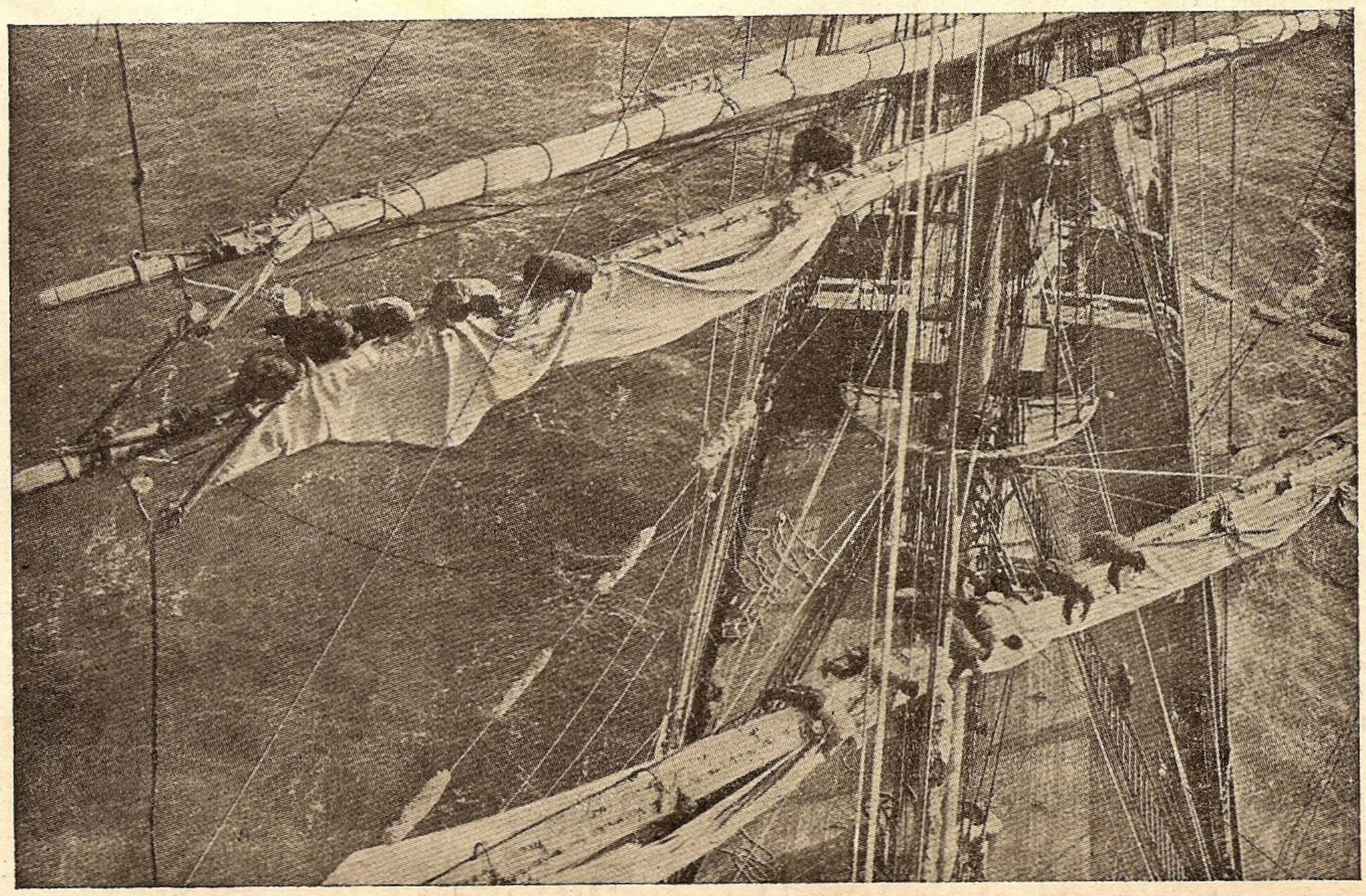
In sunetul imnului sovietic se coboară pavilionul roş, iar cel tricolor se înalţă în locul lui pe când muzica intonează imnul regal. In acelaş timp se ridică la arborele marea marcă distinctivă regală. Uralele sunt delirante, lacrimi picură din ochii marinarilor noştri.

Cuvântul Comandantului Sovietic

După schimbul de pavil'oane, comandantul sovietic al navei, *d. cpt. Korzun* a predat nava comandantului român, rostind următoarele:

„In conformitate cu ordinul guvernului meu şi al Comandamentu'ui Marinei de Război, eu am condus în aacest port nava „Mircea" pentru a fi restituită cadrelor Marinei Regale Române.

In numele marinarilor din Marina Sovietică de Război, doresc navei-şcoală „Mircea" navigaţie fericită şi succes în instruirea marinarilor din Marina Română prietenă.



Elevii navei şcoală la înfăşuratul velelor

Noi sperăm că pavilionul de război al României va flutura întotdeauna alături de pavilionul de război al Uniunii Sovietice în lupta pentru pace și fericirea popoarelor noastre".

Cuvântul Comandantului Român

A răspuns comandantul român al navei, d. locot. comandor *Ion Stoian:*

„Am onoare a primi nava-școală „Mircea" mulțumind marinarilor din Marina Sovietică de Război, pentru urările făcute, asigurându-i de recunoștința marinarilor din Marina Regală Română și de dorința nestrămutată de a depune toate eforturile întru pregătirea tinerilor marinari în arta marinărească pentru ca alături de marinarii sovietici să contribuim la menținerea păcii și prosperității popoarelor noastre prietene".

Cuvântarea d-lui Amiral Bărbuneanu

După aceia, *d. amiral P. Bărbuneanu*, ministru subsecretar de stat al marinei, relevând importanța evenimentului, a spus:

Majestate,

Sărbătorim astăzi unul dintre cele mai importante evenimente care s'au desfășurat în decursul existenței Marinei Regale Române.

După memorabilul eveniment de'a 12 Octombrie 1945 din Galați, când în prezența domnului Președinte și a membrilor Guvernului, a Excelentei Sale dl. Ambasador al Uniunii Sovietice, a autorităților militare și civile sovietice și române, și a unui numeros public s'au restituit României de către Guvernul Sovietic cele 18 nave de război din totalul flotei de război române intrate în patrimoniul Marinei de Răsboiu Sovietice ca trofee; acum avem prilejul să ne bucurăm de un nou gest mărinimos din partea Guvernului Uniunii Republicelor Socialiste Sovietice. Inaltul Guvern al Uuniunii Sovietice înțelegând și apreciind cu toată bunăvoința intervenția Guvernului Român în susținerea manifestării democratice a poporului nostru, care a contribuit prin subscripția benevolă ca să se construiască această navă la apelul Ligii Navale Române, a remis Maiestății Voastre și poporului român nava școală „Mircea", pentru a fi reîncadrată în patrimoniul Marinei Regale.

Noul „Mircea" esit din șantier în anul 1939 a întreprins călătoria sa dela Hamburg la Constanta cu echipaj românesc și în acelaș an a și făcut prima crucieră de instrucție cu elevii Școalei Navale în Mediterană.

Această navă va perpetua vechiul spirit al primului „Mircea" care a avut cel mai însemnat rol în renașterea Marinei Române, căci el a fost leagănul în care au crescut 40 de promoții de marinari si au învățat aspra școală a mării, pentru a duce cu mândrie în țările străine falnicul tricolor românesc.

Pe nava „Mircea" se vor pregăti viitori marinari la școala minunată a velelor, departe de uscat, în lupta necontenită cu capricioasa mare, pentru a forma elemente viguroase tenace și hotărîte în toate acțiunile lor.

Intreg Personalul Marinei Regale este animat de entuziaste sentimente de recunoștință față de guvernul Uniunii Sovietice pentru gestul său de largă mărinimie, față de Guvernul de largă concentrare democratică al României, pentru grija ce o poartă neîncetat Marinei Regale și față de Comisiunea Aliată de Control (Sovietică), care a înțeles gândul bun al marinarilor sustinând totdeauna dreptele lor cereri la locul cuvenit.

Solemnitatea de astăzi patronată de Inalta prezență a Majestății Voastre, va rămâne nepieritoare în istoria regenerării și desvoltării Marinei Regale.

Și acum, într'un elan de înălțătoare bucurie, toți marinarii având astăzi în mijlocul loc pe supremul lor Comandant, strigă din tot sufletul:

Să trăiască Marele Nostru Amiral M. S. Regele Mihai I.

Să trăiască Seful Suprem al Forțelor Armate Sovietice Generalisimul Stalin.

In timp ce muzica intonează un marș, echipajul sovietic părăsește nava, iar echipajul român dă onorul, Vasul sovietic, care a preluat trupele sovietice de pe nava „Mircea", se depărtează încet, încet în sunetele fanfarei. Majestatea Sa Regele, însoțit de Mareșalul Tolbuhin și membrii Guvernului, în aclamațiile mulțimii, face o scurtă vizită navei. Cu această ocazie se desvelește placa comemorativă care consfințește gestul mărinimos al marei noastre aliate și prietenă, Uniunea Sovietică. Pe placă stă scris: *„Prin Bunăvoința Guvernului Sovietic și ca o chezășie a prieteniei cu poporul român, această navă a fost retrocedată Marinei Regale la 26 Mai 1946".*

La ora 14 a urmat o masă la primăria Constanța, cu cu care ocazie M. S. Regele a decorat, moto-proprio pe d. dr. Petru Groza, cu colanul ordinului „Serviciul Credincios".

Domnia-sa a rostit următoarea cuvântare:

Majestate,
Domnule Mareșal,
Domnilor,

Imi permit să dau expresia sentimentelor sărbătorești cari au cuprins, astăzi, fiecare suflet.

Suntem cu toții fericiți că patronați de Majestatea Voastră, am putut să asistăm la această solemnitate a retrocedării navei-școală „Mircea".

In numele tuturor românilor și al guvernului nostru, ridic paharul în sănătatea Majestății Sale Regelui (urale puternice: orchestra intonează Imnul Regal Român).

Cu îngăduința Majestății Sale, îmi permit să asociez la această urare și un al doilea gând de recunoștință care mă stăpânește, pentru acela care ne-a dat ocazia să serbăm ziua de astăzi, pentru Generalissimul Stalin, în sănătatea căruia ridic acest pahar. (Orchestra intonează Imnul Sovietic).

Și astfel s'a încheiat acea zi de sărbătoare pentru Constanța, pentru marinari, pentru întreaga țară. Redăm mai jos ce s'a scris în presă pe marginile acestei serbări.

Trebue să avem o marină la înălțimea nevoilor Țării și a iscusinței marinarilor noștri.

PRESA SI „MIRCEA"

Un gest de largă mărinimie

de Amiral P. BĂRBUNEANU
Ministru Subsecretar de Stat al Marinei

Ţara întreagă îşi reaminteşte de clauzele uşurătoare ale condiţiilor de armistiţiu şi de împrumutul de cereale obţinute la Moscova în vara anului 1945 de delegaţia guvernamentală în frunte cu şeful guvernului, d. dr. Petru Groza. Sunt încă proaspete în minte festivităţile desfăşurate la Galaţi în ziua de 12 Octombrie 1945 cu ocazia retrocedării a 18 nave de război şi 23 vase comerciale, din flota noastră, de către guvernul U.R.S.S., puvernului român, în urma stăruinţelor depuse la Moscova de aceeaşi delegaţie guvernamentală.

Gestul Moscovei a fost măreţ şi toată suflarea românească s'a bucurat.

Din cele 18 nave de război, lipsea însă nava-şcoală „Mircea", dorită atât de mult de marinari, pentrucă această navă întruchipa pe bătrânul bric „Mircea", pe bordul căruia s'au călit vechii noştri navigatori şi au învăţat aspra şcoală a mării, pentru a duce cu mândrie în ţările străine falnicul tricolor românesc.

Dar noua navă-şcoală „Mircea", care fusese construită în anul 1938 şi sosită în ţară în 1939 cu echipaj românesc, era dorită şi de poporul român, care contribuise, prin subscripţie benevolă, la complectarea costului ei de lei 120 milioane.

Lungimea acestei nave fără bompres este de 73 m. şi lăţimea de 12 metri. La un pescaj de 5 metri, deplasamentul ei comportă 1630 de tone. Inzestrată cu trei catarge complect invergate, nava posedă o suprafaţă de vele totală de 1750 m. patraţi. Cu motorul Diesel de 520 cai putere, deţine o viteză de 9,5 noduri cu velele strânse.

Faţă de fostul bric „Mircea", care a fost construit în 1882 şi avea un deplasament de numai 300 tone, noul „Mircea" este mai mare de 5 ori şi înzestrat cu cele mai moderne aparate şi cel mai modern confort.

Noul „Mircea" era fala Marinei Regale şi pe bordul lui, tinere vlăstare, care primiseră instrucţia necesară pe băncile şcoalei, aveau timpul necesar ca să-şi desăvârşească învăţătura practică marinărească şi prin călătoriile întreprinse pe mare să cunoască şi alte porturi şi nави străine.

Dar Guvernul român a sesizat această situaţie şi a arătat Guvernului U.R.S.S. dorinţa vie a poporului şi a marinarilor cerând retrocedarea Navei-Şcoală „Mircea". Guvernul U.R.S.S., prin înalta sa înţelegere, a apreciat cu toată bunăvoinţa manifestarea democratică a poporului român şi, pentru a-i întări credinţa în manifestarea de dragoste pentru Marina sa, a făcut nobilul şi măreţul gest demn de poporul sovietic, de a retroceda M. S. Regelui şi poporului român, Nava-Şcoală „Mircea". Ea va fi din nou încadrată în patrimoniul Marinei Regale pentru ca pe bordul său, fiii poporului să fie iniţiaţi în complicata artă marinărească.

Gestul acesta măreţ şi semnificativ al Guvernului Sovietic trebue apreciat şi înţeles la înălţimea ce i se cuvine atât de popor cât şi de marinari, cari trebue să îşi arate recunoştinţa lor prin neîncetata şi sincera prietenie faţă de poporul sovietic şi Marina sa.

Toţi marinarii, de orice grad, sunt recunoscători guvernului de largă concentrare de sub şefia d-lui dr. Petru Groza, care a purtat şi poartă o grije neîncetată Marinei Regale, aducându-i prinosul lor de recunoştinţă.

Recunoştinţă pentru acest act măreţ se cuvine şi Comisiunii Aliate de Control (Sovietică) din România, care a înţeles gândul bun al marinarilor, susţinând dreptele lor cereri la locul cuvenit.

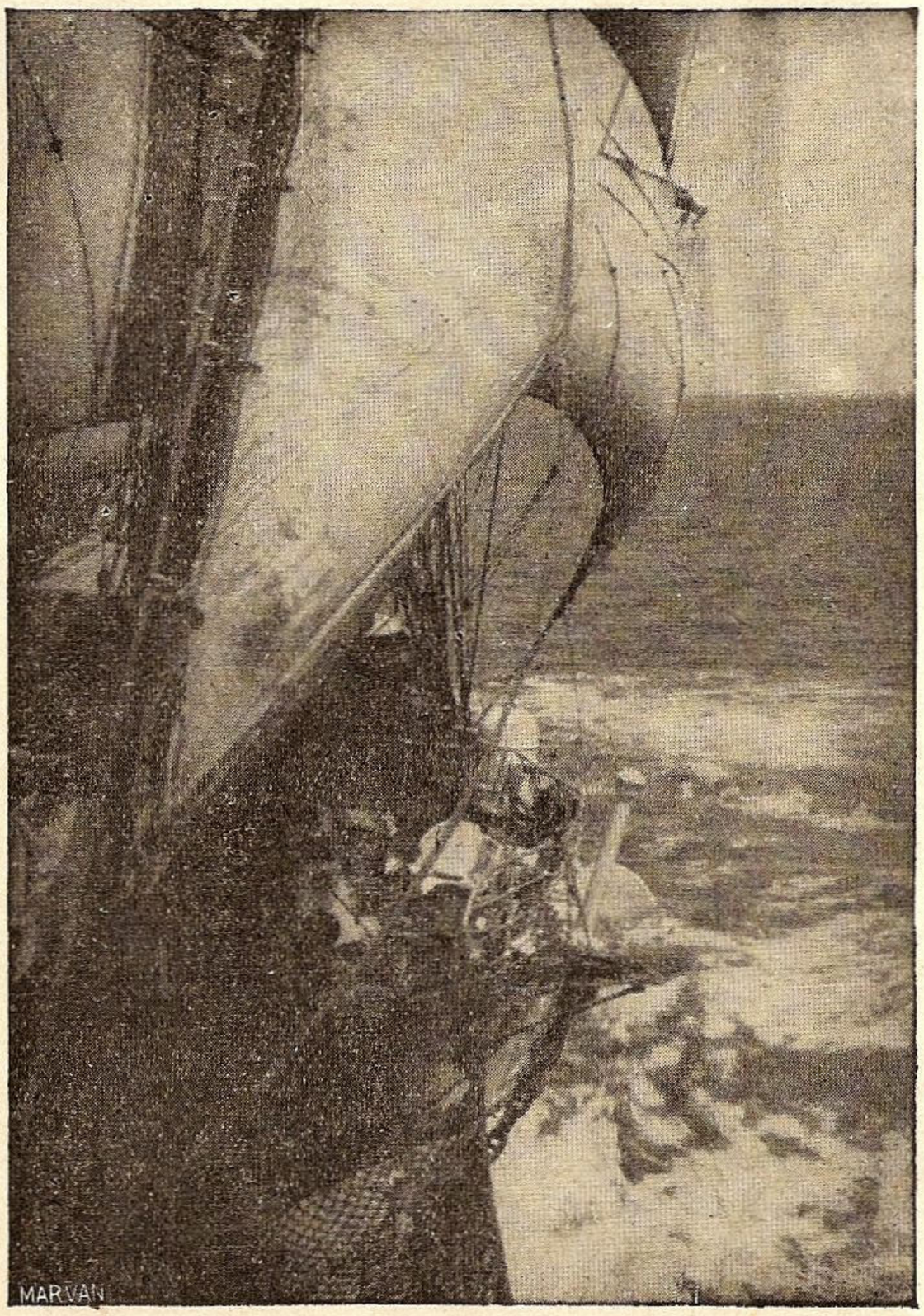
Trăască Uniunea Sovietică, care ne-a retrocedat Nava-Mircea !

(Universul)

„Mircea" ne-a revenit

de Contr'Amiral A. NEGULESCU

Mâine, întreaga suflare românească, în frunte cu marinarii, va fi în plină sărbătoare: la Constanţa, cu un ceremonial impunător, guvernul U.R.S.S. dăruieşte M. S. Regelui şi poporului Său, nava şcoală „Mircea".



„Mircea" pe Mediterana cu vânt bun

Pentru a se înţelege ce covârşitoare importanţă are acest nou gest de prietenie şi încredere a puternicului nostru vecin dela Răsărit, este destul să arătăm că destoinicia, iscusinţa marinărească, noi românii, ne-am

dobândit-o pe puntea şi în arborada bricului „Mircea", fără care n'am fi avut marinari deci nici marină naţională.

Înţelepţii sfetnici ai marelui Rege Carol I au înţeles, după dobândirea Independenţei şi ieşirea la mare, că România are nevoe de marină, dar dacă un vapor se poate cumpăra în 24 ore, la noi, unde „marinarii se recrutează dela munte", personalul nu se poate forma decât pe o navă şcoală cu vele. Pentru aceasta în 1880 au comandat bricul „Mircea" de 300 tone.

In pânzele şi pe vergile lui, din 1882 în anualele călătorii prin Marea Neagră, Mediterana şi în Ocean până în Baltica, s'au călit ciobanii şi plugarii noştri, care au stârnit admiraţia şi au făcut cunoscută ţara dincolo de Atlantic şi până în Pacific „Adevărata viaţă a marinei se socoteşte din ziua în care ţara noastră a fost înzestrată cu un vas şcoală" — a spus cândva un cunoscător.

Dar vremea care îmbătrâneşte toate, l-a îmbătrânit şi pe veteranul bric care a creat „spiritul Mircea" — „acel spirit care este dragostea de larg, spirit de necurmată disciplină, spirit de înfăptuire exactă a celei mai mici manevre" „Mircea" devenise prea mic pentru desvoltarea ce o luase marina.

Liga Navală Română, care avea înscrisă în program încă din 1928 înzestrarea ţării cu o nouă navă şcoală modernă, a lansat în 1936 un apel ca, prin subscripţie publică, din darul fiecăruia „cât de puţin dar dela toţi", să se adune primele fonduri pentru construirea navei. Au răspuns toţi fii ţării, săraci şi bogaţi, tineri şi bătrâni, elevi şi pensionari, ucenici şi muncitori din porturi şi ateliere, cu acel avânt pe care numai dragostea de mare şi de ţară îl poate da. Rezultatul? In 1939 a ancorat la Constanţa, noua navă şcoală „Mircea" de 1500 tone, cu vele şi motoare, adus din şantier de echipaje pur naţionale!

Noua navă era menită să continue şi să întărească „spiritul Mircea". Frumoasele şi instructivele călătorii întreprinse cu elevii şcoalei navale, şi a celei de maeştrii militari, începuse să-şi dea roadele, oţelind sufletele şi puterile fizice ale viitorilor lupi de mare, dându-le energia şi sângele rece, făcându-i să treacă prin cele mai vii emoţii, dar în cele mai fericite momente ale încrederii în puterile lor.

Dar înfrângerea, după nefericitul război, a adus, printre altele, jalea şi în sufletul marinei, care încetase de a mai exista.

Aceasta nu durat însă prea mult, căci guvernul U.R.S.S. căpătând încredere în loialitatea noastră, pecetluită prin sângele vărsat în comun pe câmpiile şi în munţii Apuseni, a ţinut să ne aline treptat durerile.

După retrocedarea a parte din flota noastră la 12 Octombrie 1945, urmează acum dăruirea a ceeace dintru început a fost darul făcut marinei din sudoarea şi dragostea poporului, retrocedarea navei şcoală Mircea.

De acum Marina va relua firul întrerupt o clipă, va putea reînvia. Iar marinarii adânc mişcaţi de acest mărinimos gest, vor purta în sufletele lor fără prihană recunoştinţa ce va dăinui atât cât va dăinui şi „spiritul Mircea".

(Universul)

Vine „Mircea"

de V. FIROIU

Rada constănţeană se pregăteşte să primească, Duminică, cu ritualul marinăresc, nava-şcoală „Mircea".

Pentru *„lumea celor depe ape"* „Mircea" evocă amintiri duioase, Marinari ajunşi la apogeul carierei, cari poartă tresa de amiral, ofiţeri trecuţi prin filiera grea a stagiului ierarhic, freamătă, cu entuziasm tineresc, în aşteptarea bricului „Mircea".

Acum şapte ani, tot sub soare de Mai, a apărut la orizont venind din depărtările Apusului, pentru întâia oară în apele româneşti, aceiaşi navă, dar ca o a doua ediţiune, — revăzută şi adăugită, cum se spune în lumea noastră, a tiparului, — ca o a doua ediţiune a vechiului bric „Mircea", sub a cărui velatură, sute şi mii de cadeţi marinari şi-au făcut ucenicia în aspra meserie a navigatorilor depe ape.

Revedem, în Mai 1939, marinarii noştri, tineri şi bătrâni, — era prezent şi fostul întâiu comadant al bricului „Mircea" amiralul octogenar Eustaţiu, mort mai acum vreo trei ani, — primind noul vas-şcoală, în locul vechiului bric pe care s'au făurit toţi marinarii noştri din ultima jumătate de veac. A fost o festivitate înduioşătoare.

Vechiul „Mircea", încreţit şi gârbovit de ani şi de trudă, pleca să-şi petreacă ani grei *„de pensie"*, lângă cheiul Galaţilor, — ce se va fi făcut oare? — în timp ce noul vas-şcoală, svelt ca un adolescent surâzător vieţii ce începea, se profila suplu, printre bastimentele ce nu cunoscuseră încă focul luptelor.

Multe lacrimi au lunecat, atunci, pe obrajii bătuţi de vânturi, în nopţile dure de veghe sau arşi de soarele mărilor, cutreerate sub pavilion regesc; multe inimi şi-au înteţit bătăile când *„cel vechiu"* pleca în lumea amintirilor, lăsând generaţiilor viitoare un bric fortificat tehnic.

Achiziţionarea unei noui nave pentru instrucţia şi formarea cadrelor ofiţereşti ale marinei româneşti a determinat, acum opt ani, proecte şi controverse dintre cele mai animate; spiritul tradiţionalist, atât de înrădăcinat la noi, a izbândit asupra liniei moderniste şi noul vas-şcoală este tot un bric, — aidoma celui prin care au trecut, an de an, şi s'au legat „pe viaţă", în decurs de o jumătate de veac, toate generaţiile de ofiţeri din marina românească.

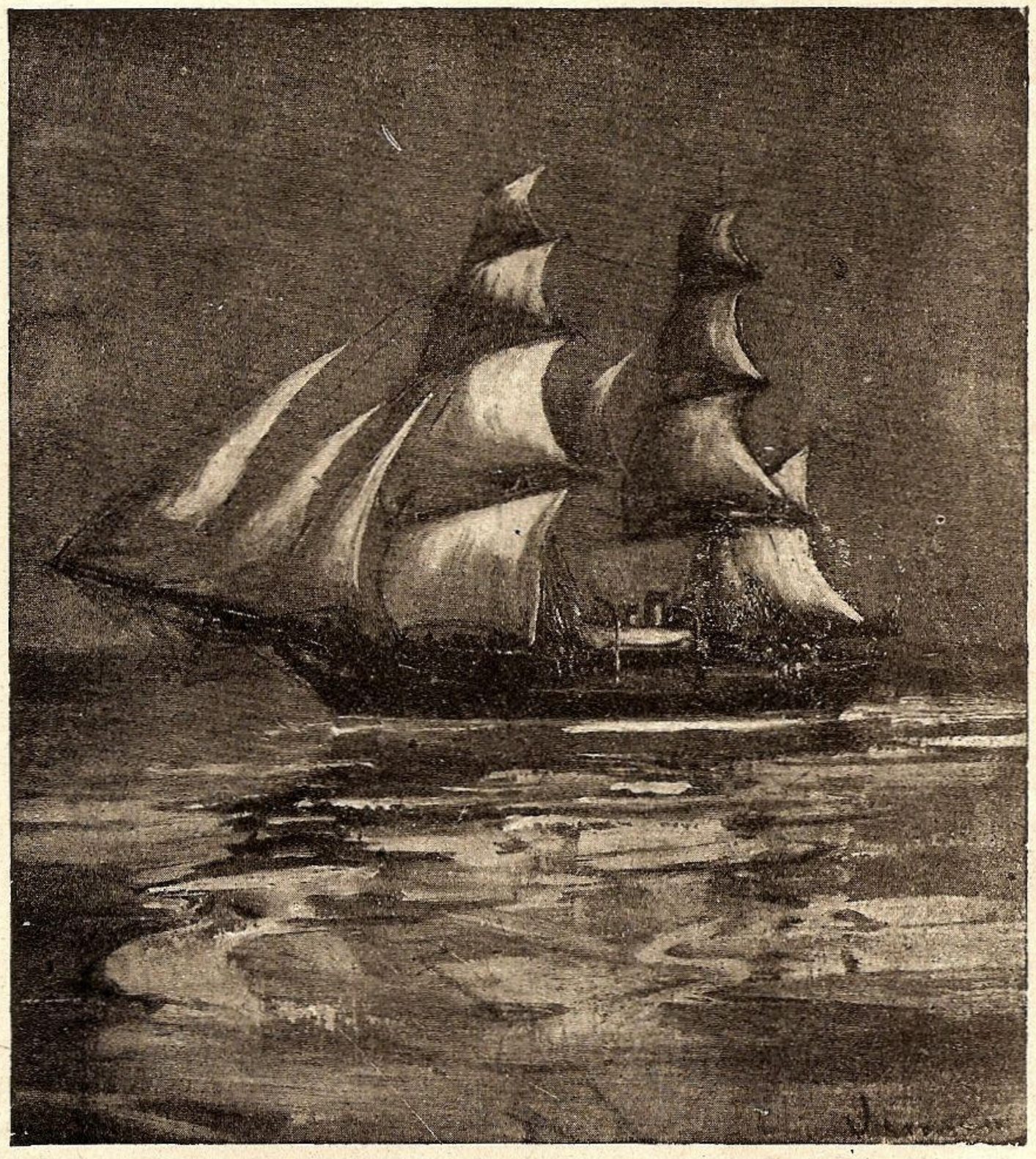
„Mircea", conceput şi realizat în spiritul nouilor perfecţiuni tehnice, *e un bric cu artimon*, (trei catarge), construit şi lansat în 1939, are 1400 tone deplasament, 81 metri lungime şi 12,5 lăţime, şi e dotat cu un motor de 500 H.P. cu care realizeazză o viteză orară de 8 mile. La bord, afară de calorifer şi de aer condiţionat, sunt amenajări confortabile pentru cazarea a 14 ofiţeri, 100 elevi şi 150 ostaşi-marinari. Toată aparatura de bord cuprinde ustensilele cele mai moderne, iar bricul dispune de o velatură excepţională.

Nava a fost cumpărată prin contribuţia Statului şi prin fondurile realizate prin subscripţia publică, deschisă în acest scop de *„Liga Navală Română"*, la timpul său; este, astfel, de două ori un bun public.

Ctitor al iniţiativei era, încă acum două decenii, comandorul literat Eugen Botez (Jean Bart).

Războiul, cu vicisitudinile şi ciudăţeniile inerente, a trimis nava-şcoală „Mircea" în ape străine unde a şi rămas până acum.

Un răvaş al preşedintelui de consiliu al României a găsit ecou. Generalisimul Stalin a retrimis nava-şcoală, leagănul marinei noastre, în apele constănţene, la fel de suplă, sveltă şi majestuasă ca şi atunci când intra pentru întâia oară să se oglindească lângă cheiul pe care un flăcău voinic, cu floare la ureche şi dinţi de fildeş, patrula hotărît sub adierea care flutura fanionul regelui cu păr bălaiu.



Veteranul bric „Mircea"
creatorul „spiritului Mircea"

Venit din Apus, „Mircea" şi-a redobândit pavilionul regal, prin gestul înţelegător dela Răsărit.

Revenirea bricului „Mircea" între „ai săi" păstrează o semnificaţie întremurătoare prin însuşi rolul ce-i incumbă, — pepinieră neseacată de cadre marinăreşti.

Fiecare unitate adusă apelor sau văzduhului românesc, măreşte potenţialul moral al *Oştirii*, care a ştiut atât de brav şi de entuziast să participe la efortul suprem şi victorios al năruirii piedestalului nazisto-fascişt pe care tronau idoli falsi.

Duminică 26 Mai, nava-şcoală „Mircea" este înapoiată, oficial, căpeteniilor noastre marinăreşti.

Constanţa, Marina şi Ţara sunt în sărbătoare.

In văzduhul constănţean, pavilionul regal român se lasă iar mângâiat de adierea vântului dobrogean.

— Vine „Mircea"! Vine „Mircea"!

Care marinar român nu tresare la auzul acestei veşti?

(Jurnalul de Dimineaţa)

Sărbătoarea Marinei Regale Române

Astăzi, în prezenţa Majestăţii Sale Regelui Mihai şi a guvernului român, a Mareşalului Uninii Sovietice Tolbuhin, a ambasadorului sovietic Kavtaradze, a locţiitorului preşedintelui Comisiei Aliate de Control, generalul-colonel Susaicov, are loc la Constanţa emoţionanta solemnitate a întoarcerii vasului şcoală românesc „Mircea" sub pavilion românesc.

Din convorbiri cu marinarii români, din relatările presei româneşti ştim ce sentimente şi amintiri leagă poporul român şi în special pe oamenii flotei lui navale de numele bricului, care îşi leagănă iar pânzele în apele Constanţei. Deaceea, cu atât mai bucuroşi suntem că, prin actul restituirii acestui vas, guvernul nostru sovietic a prilejuit o atât de frumoasă sărbătoare marinei regale române.

N'a trecut mult peste o jumătate de an de când România a serbat reînvierea marinei sale regale, graţie faptului că a primit îndărăt, din mâinile poporului sovietic, 14 unităţi de luptă. Bricul „Mircea" vine să întregească azi rândurile flotei navale româneşti.

Noi vedem în acest eveniment nu numai semnificaţia lui practică, dar şi una simbolică. Vasul şcoală este redobândit pentru ţara lui de democraţia românească, după ce fusese pierdut de aveneturierii fascişti şi imperialiştii români. Destinul acestei nave oglindeşte însăşi adânca şi fericita schimbare petrecută în situaţia politică şi morală a poporului român, dela doborîrea regimului antonescian până astăzi.

Hotărîrea guvernului sovietic de a restitui marinei regale române vasul său şcoală îşi are izvorul în prietenia şi încrederea, pe care Ţara Sovietelor o nutreşte faţă de România înoită prin voinţa şi lupta poporului şi armatei sale, după cumplita tragedie a celor peste 3 ani de război antisovietic. Uniunea Sovietică n'a pregetat şi nu va pregeta să ajute acestei Românii de a se consolida ca stat independent, puternic şi înfloritor, cu o armată de uscat şi o flotă navală corespunzătoare, puse în slujba intereselor drepte ale poporului român şi a apărării păcii şi securităţii. Prin înţelegerea dovedită faţă de nevoile flotei navale române, redându-i bricul „Mircea", conducătorii statului sovietic subliniază, odată mai mult, reluarea tradiţiilor seculare de prietenie şi colaboraare ruso-române, în numele cărora stindarddele armatelor noastre şi pavilioanele flotelor noastre au fluturat înfrăţite de atâtea ori în lupta umăr la umăr împotriva duşmanului comun.

In ziua când pe catargul bricului „Mircea" se înalţă iar tricolorul românesc, trimitem marinei regăle române salutul nostru de ostaşi ai Armatei Roşii. Şi odată cu el, îi facem urarea ca pe vasul şcoală al ei să se formeze marinari destoinici, care în activitatea lor pentru binele ţării lor şi pentru triumful marilor idealuri de pace şi libertate ale omenirii să aducă folos şi glorie poporului român.

(Graiul Nou)

După solemnităţile dela Constanţa
Semnificarea restituirii vasului „Mircea"

Dincolo de importanţa lui militară, evenimentul de eri dela Constanţa, este şi un fapt de adânc conţinut politic iar însăşi aspectul general al solemnităţii poartă amprenta uşor de recunoscut a unor desfăşurări cari pentru viaţa noastră naţională, aduc semnul unor fericite izbânzi de viitor.

Intr'adevăr, dacă restituirea navei-şcoală „Mircea" este un însemnat câştig pentru marina regală, care vede în restituirea brick-ului o limpede afirmare a solidarităţii de arme româno-sovietice, şi un accentuat sentiment de încredere în tânăra noastră democraţie, — nu trebue neglijat caracterul de generală recunoaştere a acestei tinere democraţii.

Sărbătoarea de eri s'a desfăşurat într'o atmosferă de bună dispoziţie, care a domnit în toate inimile prezente dela Domnitor şi conducătorii politici ai ţării şi până la modestii cetăţeni cari participau la solemnităţi, dela comandanţii militari cei mai de seamă şi până la anonimii dar bravii ostaşi din rânduri, dela oaspeţii de înaltă marcă din misiunile aliate până la lealii marinari sovietici cari ni l-au readuc pe „Mircea".

In drumul lor spre Constanţa, trenurile regale şi ministeriale au fost întâmpinate în staţii de mulţimile dornice de pace şi prosperitate. Ploaia pătrunzătoare, şi pe alocuri răpăitoare, nu a împiedicat aceste mulţimi să ovaţioneze pe Suveran, să aclame pe primul ministru şi pe colaboratorii săi.

La Constanţa, momentul solemnităţii a fost protejat de încetarea ploii, cerul rămânând însă înorat ca semn al aceleiaşi fertilităţi a pământului care nu-şi va lăsa rodul aşteptat.

(Semnalul))

Mircea se reîntoarce

de Comandor EUG. SĂVULESCU

Vestea consimţământului Guvernului Uniunii Sovietice, de a retroceda Marinei Regale Române, nava-şcoală „Mircea" umple de bucurie sufletul oricărui român. Dintre toate navele înapoiate de către U. R. S. S. nava-şcoală „Mircea" este cea mai aproape de sufletul tuturor.

Nu înseamnă aceasta că nu iubim în egală măsură toate vasele noastre. Fiecare vapor, fiecare îmbarcaţiune, care poartă pavilionul românesc parte integrantă din inima noastră. Dar „Mircea" — al doilea de acest nume — simbolizează însuşi leagănul marinei marine. Pe vechiul — şi apoi pe noul — vas-şcoală, s'au format şi călit generaţii de marinari. Toţi conducătorii marinei noastre şi majoritatea ofiţerilor şi maeştrilor, ca şi mulţi dintre comandanţii şi ofiţerii marinei noastre comerciale şi-au făcut ucenicia prin sarturile şi prin vergile acestei minunate realizări de arhitectură navală.

„Mircea" este nava poporului, construită din contribuţia populară şi menită să educe fii poporului. Ea este, prin excelenţă, simbolul democraţiei româneşti. De aceea reintrarea ei în rândurile marinei democratice române este un eveniment care trebue să fie înţeles şi apreciat cum se cuvine, de toţi bunii români.

Guvernul Uniunii Sovietice, înţelegând înaltul rost al acestei realizări româneşti, apreciind rolul ei în evoluţia democraţiei noastre, a consimţit ca — dincolo de orice angajamente — să ne înapoieze acest vas. Este un gest de adâncă prietenie, care nu poate să nu facă să vibreze fibrele sensibilităţii româneşti. După retrocedarea flotei, dela 12 Octombrie 1945, după atâtea alte dovezi de bună-voinţă şi apropiere, acest gest de o deosebită delicateţe, pecetluieşte şi mai mult prietenia dintre popoarele sovietice şi poporul român.

Recunoştinţa românească se va concretiza prin faptul că acest vas va fi întrebuinţat de acum încolo pentru desvoltarea democraţiei româneşti pentru legătura ei cu celelalte ţări democratice din lume şi în slujba exclusivă a prieteniei dintre popoarele noastre.

Recunoştinţa noastră trebue să se îndrepte şi în special pentru d. Amiral Bărbuneanu, Ministrul Marinei, care a ştiut să ţie mereu prezentă această dorinţă populară în atenţia Guvernului U. R. S. S. Reîntoarcerea lui „Mircea" este o nouă izbândă a democraţiei româneşti.

In acest prag de 1 Mai, „Mircea" aduce pe velele lui albe simbolul realizării speranţelor noastre de pace şi înfrăţire între popoare.

Trăiască Uniunea Sovietică!

Trăiască Marina Română democrată!

(Marina Nouă)

O dorinţă fierbinte realizată

de Cpt. Comandor SAMSON TITUS
Comandantul Şcoalelor Marinei

O aşteptam totuşi. Gestul de restituire Marinei Regale Române de către Guvernul Sovietic, a Navei-Şcoală „Mircea" se adaugă la celelalte acţiuni similare care au contribuit la uşurarea greutăţilor prin care trece poporul nostru şi va ajuta temeinic la desăvârşirea prieteniei şi înfrăţirii între marinele Sovietică şi Română.

Elevii şcoalelor Marinei au iarăşi posibilitatea să-şi complecteze practica la bordul Navei-Şcoală atât de dragă lor.

Şi desigur o vor face în spiritul vremurilor pe care le trăim, încadrându-se cu totul în munca dusă pentru propăşirea poporului românesc care va aduce implicit propăşirea Marinei noastre. Aceasta trebue să fie şi va fi spiritul înnoit al bricului „Mircea".

Cu bucurie şi sentimente de adâncă mulţumire ei îşi îndreaptă cu recunoştinţă gândul către cei care bucurându-se de încrederea guvernului URSS au găsit prin eforturi susţinute, înţelegerea mult dorită, obţinând reintrarea navei-şcoală în patrimoniul Marinei noastre.

Marinarii români şi în special elevii şcoalelor marinei, nu vor uita gestul Guvernului URSS şi-i mărturisesc toată gratitudinea lor.

Ei pot privi iarăşi cu încredere şi speranţă în viitor.

(Marina Nouă)

Soseşte bricul „Mircea"

de Lt. Comandor AL. MARINESCU

Intreaga Marină freamătă în urma acestui eveniment capital din istoria sa. Intr'adevăr, fără Bricul

Mircea, navă la a cărei realizare tot poporul a înţeles să contribue, flota noastră în refacere era lipsită de cel mai important element al său. Bricul Mircea înseamnă posibilitatea creerii mai departe a noui serii de ofiţeri ce vor duce cu cinste pavilionul României Democrate în toate colţurile lumii.

Lipsa sa era pierderea cea mai grea pe care Marina o suferise în urma nesăbuitului război pùrtat de conducătorii fascişti, împotriva celui mai firesc aliat al nostru.

Şi totuşi U.R.S.S. în marea sa înţelegere, apreciind eforturile nouei României democrate de a se integra suflului nou de libertate şi înfrăţire între popoare, a căutat să steargă cu o clipă mai devreme această dureroasă pierdere de care nu poporul român era vinovat.

Reintegrarea Bricului „Mircea" în Marină înseamnă continuarea vechilor tradiţii marinăreşti, făurite pe punţile de teck ale bătrânului „Mircea". Va însemna trecerea mai departe a făcliei virtuţilor de bord. Aci îşi vor căli mintea, sufletul şi corpul, tinerele vlăstare ale poporului pentru apărarea libertăţilor atât de greu câştigate.

Velele bricului vor purta departe vestea că România trăeşte astăzi din nou şi îşi reface forţele ajutată de maarele său vecin şi prieten, U.R.S.S.

(Marina Nouă)

Vestea înapoerii şi încadrării în Marina Regală a navei şcoală „Mircea"

de Căpitan TUDOR NICULESCU

Hotărârea guvernului Sovietic de a înapoia Marinei Regale Române nava şcoală „Mircea", anunţată prin telegrame şi posturile noastre de emisiune, a prilejuit o impresionantă manifestaţie la care au luat parte marinarii de toate gradele şi din toate unităţile Marinei de Război, din Constanţa.

De pe platforma tunurilor din pupa distrugătorului „Mărăşti" împrovizată în tribună, au luat cuvântul: Dl. Comandor Diaconescu Paul, Comandantul Litoralului Maritim şi Fluvial, Lt. Comandor Popovici Enea, Comandant Secund E.C.P. al Coomandamentului, Aspirant Culea dela torpilorul „Sborul", Aspirant Marcu, dela Divizionul Artilerie Marină din partea ofiţerilor tineri, Mstr. Cl. III-a Popescu dela Depozitele Maritime şi marinarul Ciuperca dela canoniera „Stihi".

Vorbitorii au arătat şi enumerat ajutoarele şi înlesnirile făcute de guvernul Sovietic ţării noastre, fără de care ţara nu s'ar fi putut reface după dezastrul în care a fost aruncată de iresponsabilii regimurilor trecute, ajutoare care pentru renaşterea marinei noastre se concretizează în actul dela 12 Octombrie 1945 când ne-au fost înapoiate 23 unităţi ale Marinei de Război şi acum vestea mare a înapoierii navei şcoale „Mircea".

Uralele puternice ţâşnite din piepturile tinere ale marinarilor noştrii, pentru Majestatea Sa Regele Mihai I, făuritorul actului dela 23 Aùugst 1944, pentrù Generalissimul Stalin, prietenul şi sprijinitorul poporului român, pentru guvernul de largă concentrare democratică al Dr. Petru Groza realizatorul marilor reforme în folosul poporului muncitor dela sate şi oraşe, pentru prietenia veşnică dintre Popoarele şi Marina Sovietică şi Poporul şi Marina Română, au subliniat cuvântările oratorilor şi-au manifestat bucuria tuturor pentru înapoierea bricului „Mircea" generatorul noilor forţe ale Marinei democrate de mâine.

Muzica marinei, sub conducerea D-lui Maior Grăjdeanu, a cântat Imnul Regal Român şi imnul Uniunei Sovietice.

Atmosfera sărbătorească şi entuziasmul general, din însorita dimineaţă a Duminicei din 5 Mai, a coborit în sufletele noastre şi a cuprins fiinţa fiecăruia dându-se credinţa în zilele bune care vor veni pentru Marina de Război şi pentru întreaga ţară.

(Marina Nouă)

Bricul „Mircea" şcoala înfrăţirei cu natura

de Lt. Comandor STOIAN
Comandantul bricului „Mircea"

Veste retrocedării Bricului „Mircea" de către Guvernul U. R. S. S., a străbătut ca un fulger prin toate unităţile Marinei Regale, aducând cu ea bucuria tùtùror ce doresc sincer ca Marina Regală să se refacă, iar caracterele să se desvolte în spiritul nou al timpului la bordul acestei nave şcoală.

Bricul „Mircea" înseamnă pentru poporul român, din a cărui contribuţie s'a construit, realizarea nădejdiilor aşteptate de el, pentruca fii lui să se formeze la o şcoală a mării, dând ţării marinari apţi a desvolta şi conduce unităţile noastre navale, atât ale marinei militare cât şi ale marinei comerciale.

La bordul Navei Şcoală „Mircea", ofiţer, subofiţer, elev şi soldat, se înfrăţesc între ei, se înfrăţesc cu natura şi duc acest spirit de intimă legătură printre popoarele cu care intră în contact.

Se înfrăţesc între ei, prin traiul zilnic în comun, prin legătura sudată care există între echipajul navei, făcând din ea un tot, care-i asigură o funcţionare perfectă.

Sub puntea navei, pe punte şi pe vergi, ofiţeri, subofiţeri, elevi şi soldaţi, toţi muncesc cot la cot „unul pentru toţi şi toţi pentru unul".

Această lozincă arată rolul important ce revine fiecăruia şi la toţi, fiind şi un imbold pentrruca munca depusă să o îndeplinească cu cea mai mare conştiinciozitate.

Se înfrăţesc între ei, ca membrii une familii, pentrucă zi de zi, în port şi pe mare, pe timp bun şi pe furtună, îşi împart munca, bucuriile şi înfrùntă aceleaşi primejdii, ajutându-se ca fraţii sus pe vergi la întinderea şi strângerea velelor. Cel mare ajută pe cel mic, cel tare pe cel slab, pentruca cu toţi să pună nava totdeauna într'o bună ţinută de navigaţie şi în afară de orice pericol.

Pe Nava Şcoală „Mircea" marinarii se înfrăţesc cu natura, pentrucă trăesc în mijlocul ei, se mişcă cu vântul produs de ea şi înfruntă toată capriciile ei. Observarea deci continuă a manifestării forţelor naturii este una din grijile marinarului dela bord, pe care trebuie să le cunoască şi să le facă cu pricepere şi curaj.

Marinarii ţinuţi în larg zi de zi, săptămână cu săptămână, la bordul acestei minunate nave şcoală, se înfrăţesc cu natura, înfruntând cu sânge rece marea furtunoasă, care se abate asupra corpului navei, şi vânturile puternice care caută să smulgă velele din catarge şi pe ei să-i arunce peste bord.

Marinarii se înfrăţesc cu popoarele lumii, prin legăturile care le fac în călătoriile lor, dar mai ales prin spiritul în care au fost formaţi şi de care sunt animaţi.

Poporul român şi cu el Marina Regală sunt recunoscători Guvernului U. R. S. S., pentru gestul mă-

rinimos făcut redându-ne această frumoasă navă-şcoală.

Ofiţerii şi maiştrii ce se vor ambarca pe Bricul „Mircea" aduc tuturor asigurări, că vor fi la înălţimea misiunei ce li se va încredinţa, convinşi fiind de rolul măreţ ce le revine şi vor depune toată priceperea lor, toate stăruinţele, pentruca să formeze din fiii ţării noastre cei mai buni marinari, cari să reprezinte pavilionul românesc.

(Marina Nouă)

Nava şcoală „Mircea" reintră în patrimoniul Marinei Regale Române

de Cpt. Comandor ION CRISTESCU

Incă o dovadă în plus — pe lângă multe altele — de frumoasa prietenie pe care U. R. S. S. o are faţă de România Democratică.

După retrocedarea parcului de nave ce a avut loc în toamna anului 1945, când a reintrat în patrimoniul Marinei Regale Române o însemnată parte din navele ce o compuneau altădată şi care fuseseră pierdute din cauză că actul M. S. Regelui Mihai dela 23 August 1944 nu a fost înţeles la timp aşa cum trebuia, adică pe linia intereselor superioare ale ţării şi ale Marinei, iată încă un gest de mărinimie din partea U. R. S. S. prin retrocedarea către Marina Regală Română a navei şcoală Mircea.

Din repetarea acestor gesturi din partea marinei noastre vecine URSS, noi marinarii trebue să desprindem înţelesul că URSS priveşte cu multă simpatie eforturile noastre pentru renaşterea şi înflorirea unei Marine Democratice Române şi ne acordă binevoitorul şi preţiosul ei concurs.

Trebue să fim deci mândri de înaltul sprijin şi frumoasa prietenie cu care suntem onoraţi, dar în acelaşi timp trebuie să fim deci demni de încrederea ce ni se arată şi sinceri în manifestările noastre de prietenie faţă de Marea şi generoasa noastră vecină dela Răsărit.

In felul acesta şi numai în felul acesta, putem privi cu încredere viitorul Marinei Regale Române, pe care toţi cei care nutrim astfel de gânduri şi simţim în felul acesta o dorim cât mai înfloritoare şi cât mai democratică.

(Marina Nouă)

Cum a fost primită vestea reîntoarcerii bricului la şcoala navală

de Sergent GH. ZBUGHIN

Sunt mulţi cei cari încă nu cred în prietenie pe care ne-o poartă Uniunea Sovietică. Şi totuşi fiecare zi par'că ne aduce noi dovezi ale acestei prietenii.

O nouă dovadă este faptul că Uniunea Sovietică ne-a înapoiat bricul Şcoală „Mircea" pe care elevii Şcoalei Navale vor face practică necesară pentru a deveni cât mai buni ofiţeri de marină. Trebue să ţinem seamă că acest gest nobil din partea Uniunii Sovietice se datorează numai Guvernului Dr. Petru Groza precum şi încrederii pe care o are Uniunea Sovietică în drumul nou pe care merge poporul român, sub conducerea actualului guvern.

(Marina Nouă)

Cum a fost primită vestea reîntoarcerii bricului la şcoala navală

de Elev I. CHIVU

Vestea înapoierii Navei Şcoale N. M. S. „Mircea" a produs o nemărginită bucurie în sufletele noastre, a elevilor Şcoalei Navale. Astfel prin înţelegerea glorioasei noastre vecine, Uniunea Sovietică, vom putea iarăşi străbate întinsul nesfârşit al Mărilor, purtând în cutele tricolorului nostru gloria Marinei Regale şi în suflet recunoştinţă pentru prietenia şi încrederea arătată de popoarele Uniunii Sovietice.

(Marina Nouă)

Nava şcoală „Mircea"

de Lt, Comandor ADRIAN VASILACHE

Marinarii iau şi ei parte la înălţătoarea sărbătoare a Muncii, convinşi fiind că munca lor va reface Flota, şi că o ţară muncitoare are dreptul la o ieşire la mare şi la o Marină.

Aceste adevăruri s'au consolidat şi mai mult prin înţelegerea arătată de Guvernul U. R. S. S., care a anunţat că a hotărît ca Nava-Şcoală „Mircea" să fie redată Marinei româneşti.

Este bine să se ştie că „Mircea" nu reprezintă numai o Navă-Şcoală, ci o tradiţie a Marinei româneşti, un trecut îndrăsneţ, un prezent hotărît şi un viitor strălucit al Marinei Democratice.

Nava a fost construită din fondurile strânse prin colecţie publică, dându-şi obolul atât săracul cât şi bogatul, atât muncitorul cât şi ţăranul, atât cei care ştiau de marină, cât şi acei care nu ştiau de ea. Este, cu drept cuvânt, o Navă a poporului, şi fiind a lui, i-a revenit.

Pe această navă îşi fac instrucţia de „lupi de mare" şi ofiţerii, şi maeştrii, şi viitorii ofiţeri, şi vijtorjj maeştri. Fără „Mircea" nu ar fi fost posibil să mai avem nici Marină şi nici marinari, pentrucă acolo cunoştinţele teoretice se împletesc şi se sudează cu cele practice, forţa intelectuală se combină cu cea fizică, omul obişnuit să meargă pe pământ se transformă în navigator, acolo respectul şi dragostea de tot ceeace te înconjoară se sădeşte în suflete şi capătă conţinut, camaraderia şi înfrăţirea ajung a doua natură, acolo orizontul cunoştinţelor nu-i niciodată limitat, acolo toate virtuţile se cultivă, acolo se desăvârşeşte caracterul şi se formează astfel „Marinarul".

Toate acestea au fost înţelese de Guvernul U. R. S. S. Datorită perseverenţei d-lui Ministru al Marinei, Amiral Petre Bărbuneanu, care chiar şi atunci când toate speranţele se credeau pierdute, nu a desnădăjduit, ci a continuat pe calea aleasă până ce a avut mulţumirea, cred, cea mai mare din viaţa sa, să ne anunţe hotărîrea Guvernului U. R. S. S. avem astăzi pe Mircea.

Este limpede că o ţară de valoarea şi mărimea U. R. S. S., când arată atâta înţelegere faţă de ţara noastră (învinsă) şi marinarii ei, nu este un asupritor al popoarelor ci un apărător al drepturilor lor în toate domeniile şi un prieten cinstit al nostru.

Recunoştinţă, loialitate, şi admiraţie pentru înţelegerea acordată, este datoria fiecărui Român şi a fiecărui marinar.

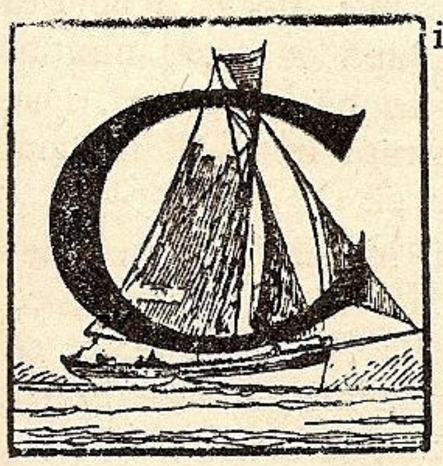
Noi urăm Navei-Şcoală „Mircea" „bun cart înainte" pe noul drum trasat al Democraţiei.

Şi în această zi, în care amintirile se deapănă în mintea fiecăruia dintre noi, să nu uităm că „labor improbus omnia vincit".

(Marina Nouă)

Femeia Marinarului

de D-na Lucia Amiral C. Negru



Civilizaţia fiecărei epoci şi a fiecărui popor, se poate măsura prin gradul de consideraţie ce se dă femeii în acea epocă şi la acel popor.

— In antichitate, în cea mai mare parte a timpului, femeia a fost sclava bărbatului, cum mai este încă şi azi în multe părţi din Orientul îndepărtat. Cel mult dacă era considerată ca o intendentă, care administra casa, sub ordinele bărbatului.

— In evul mediu, după ideile şi sentimentele popoarelor nordice, femeia se ridică cu câteva trepte.

— In Galia veche, ea ajunge câte odată preotesă, iar la germani, e admisă să ia parte în consiliile bărbaţilor şi la desbateri.

— Feudaltatea o ridică la rangul de doamnă, *donna*, adică stăpână, şi totuşi, cu tot titlul promiţător, în realitate femeia e încă servitoarea bărbatului, *dar nu mai e sclavă*.

— In secolele următoare, încet, încet, ea devine menajera casei, *deci mai bine, dar nu de ajuns*.

Femeia trebuie să devină asociata bărbatului, căci ea este egală, raţiunea proclamă această egalitate.

Doamna Ana Lampèrière, în lucrarea sa „Rolul social al femeii" spune: „Dacă desprindem bine noţiunea exactă a puterilor femeii, a forţelor ei reale, conchidem, că femeia trebuie pregătită şi deprinsă să activeze, atât în societate, cât şi în familie, ca organizatoarea resurselor produse de activitatea bărbatului, nu ca producătoarea lor; căci, un examen atent al facultăţilor femenine, arată că aceste facultăţi sunt altele decât ale bărbatului; ele sunt de o importanţă egală, pentru organizarea armonioasă a vieţii individuale şi a vieţii sociale.

Iar omul de litere francez Rémy de Goncourt spune: „Activităţile bărbăteşti micşorează femenitatea femeii, cum şi activităţile femenine femenizează pe bărbat. Ori, datoria omului este de a persevera pentru a desvolta, şi mări caracterile sexului său.

Dar cum, nu demonstrarea acestui adevăr e subiectul de azi, o spun aceasta numai în treacăt, şi merg mai departe.

— Prin exemplele ce voi da, se arată evoluţia prin care a trecut femeia, din timpuri foarte înapoiate până azi, ceeace a necesitat o desvoltare relativ cuprinzătoare a acestui trecut, până ce voi vorbi de femeia marinarului, fie ea: soţie, mamă, fiică, sau soră de marinar.

Din trecutul îndepărtat al femeii

In timpurile preistorice, când cea dintâi asociaţiune omenească era horda, femeia trebuie să fi fost egală bărbatului, ca forţă fizică şi intelectuală. Istoricul roman Tacit, care a trăit între anii 55—120 după Cristos, spune că la germani femeile erau întru toate egale bărbatului ,ca talie şi forţă fizică.

In Africa centrală sunt şi azi unele triburi, la care femeia mai forte ca bărbaţii, au comanda tribului.

Regele Dahomeiului are garda lui formată din femei. Pe ţărmul Mării Negre, în Asia, a existat cândva o populaţiune de femei războinice, Amazoanele, cari pentru ca să tragă cu mai multă uşurinţă cu arcul, îşi ardeau mamela dreaptă. Fluviul Amazonului, din America meridională, îşi trage numele dela faptul, că pe cele două maluri ale lui, s'au întâlnit amazoane, care se luptau cu aceiaşi bravură ca şi bărbaţii .

— Imprejurări fiziologice însă, ca naşterea, lăhuzia, apoi creşterea copiilor, punând pe femeie sub protecţia şi dependinţa bărbatului, creiază o stare de inferioritate a acesteia faţă de el. Jena pe care femeia, în una din aceste poziţiuni o creia, a făcut pe omul primitiv să se scape de fete, care constituiau o împiedicare în lupta pentru trai a hoardei, în fuga ei forţată dintr'un loc în altul, necruţând decât pe acelea necesare perpetuării speţei. Acest obicei, se păstrează şi azi la unele triburi sălbatice din Africa, iar în timpuri cunoscute în istorie, spartanii au păstrat şi împins această necesitate la toţi copiii născuţi şubrezi şi care ameninţau să devină o povară familiei.

— Hotentoţii fac mare sărbătoare când se nasc doi băeţi gemeni, dar dacă sunt două fete, pe cea urâtă o omoară şi dacă se naşte o fată şi un băiat, pe fată o leagă de craca unui copac sau o îngroapă de vie.

— Astăzi, încă, în Franţa la Poitier, se menţine obiceiul simbolic, că părinţii care şi-au măritat ultima fată, se ţin după nuntă cu o mătură garnisită cu panglicuţe, ca şi cum vor să-şi arate bucuria, de a fi măturat în fine casa de ultima greutate.

In vremuri preistorice, femeia era proprietatea comună a hordei, ea nu avea dreptul nici să dorească, necum să voiască. Bărbaţii se bucurau de ea de un bun comun, obicei ce s'a păstrat până în zilele noastre, la Huronii din insula Iava şi la mai multe triburi din Africa centrală.

— Imprejurarea de a găsi o femeie după gustul lui, născu în om dorinţa egoistă, de a avea constant aceiaşi femeie, ceeace făcu pe bărbat să-şi ia o tovarăşe, căreia îi impuse să nu mai primească decât protecţia lui, luându-şi în schimb obligaţiunea, de a păstra şi proteja copiii născuţi în comun .

Acest fapt, izolat la început, devenii în decursul vremurilor obicei, născând astfel mariajul şi punând bazele proprietăţii individuale, a tribului şi a statului.

Posesiunea unei singure femei, grija ce omul îşi impuse de a proteja copiii comuni, născu în bărbat nevoia unei locuinţe rixe, şi de unde până atunci omul dormea cocoţat de arbori, sau ascuns în scorburi, pentru a se feri de fiarele sălbatece, îşi construi un adăpost fix, la care se întorcea după pescuitul sau vânătoarea, care îndestulau nevoile hranei zilnice a familei.

— Greutatea anotimpurilor însă, nereuşita complectă şi în totdeauna a pescuitului şi a vânătoarei, împinge pe om la necesitatea de a domestici animale, şi a profita astfel, în timpuri de lipsă, de carnea şi laptele lor, încât omul, din vânător deveni păstor, iar copiii crescând şi luându-se între ei, formară familia patriarhală, din care s'a născut clanul.

In toată această îndelungată transformare, femeia a-

vea desigur datoria cea mai mare şi mai grea: de a creşte copiii, de a fabrica îmbrăcămintea, de a construi locuinţa, iar la mutarea dintr'un loc în altul, după nevoile hranei, ea singură trebuia să care toată gospodăria.

— Mai târziu, când cultura pământului începu, şi când a apărut primul plug, femeia fu primul animal înjugat la el, şi tot ei îi cădea sarcina să adune recolta.

In acest timp, bărbatul devenind ca stăpân, are mai mult timp să se dea la reflecţii, ceeace are ca rezultat, în decursul îndelungat al vremurilor, o diferenţiere în intelect în favorul bărbatului; pe când femeia, sub greutatea jugului dublu, munca intensă a căminului şi tratamentul rău, slăbeşte ca forţă fizică, şi rămâne inferioară ca intelect.

— Situaţiunea bărbatului de a domni asupra femeii, a avut urmări felurite. Femeia nu e pentru el numai obiectul de continuarea speţei, ea devine prin munca ei o valoare, un obiect de schimb, contra altei valori, obicei care se perpetuiază încă la popoarele înapoiate, la care fetele sunt vândute, în schimbul unor obiecte de valoare, devenind astfel proprietatea bărbatului, care dispune de ea după voinţă, putând s'o protejeze, s'o maltrateze, sau s'o repudieze.

De altă parte, în timpuri înapoiate, a fura femeia dorită, fiind mai puţin costisitor decât a o cumpăra, a dat naştere răpirii şi răpirea legendară a sabinelor, este un exemplu clasic de furtul în mare.

Acest simbol, al răpirii feemii, se păstrează încă în Chilii. In timp ce amicii ginerului tratează ca tatăl miresei, mirele se strecoară, şi pe un cal frumos, răpeşte pe viitoarea lui, care, bineînţeles se lasă a fi răpită, în timp ce mulţmea care ia parte la sărbătoare, simulează că-i împiedică prin ţipetele lor. Fugarii, ajunşi la marginea pădurii din apropiere, mariajul e considerat ca săvârşit.

— In timpuri cunoscute de istorie, şi tot din supremaţia şi dominaţiunea bărbatului asupra femeii, s'a născut pentru aceasta o situaţiune inferioară, prostituţia, şi care s'a agravat cu timpul, căci, dacă în toate vremurile s'a cerut femeii măritate fidelitatea cea mai absolută, bărbatul însă, mai nici odată nu a fost dispus să-şi impuie această rezervă, căutând în afară de casă satisfacerea capriciilor neînfrânate, mai ales în ţările în care pământul producea fără multă muncă, şi nu-i da grija zilei de mâine, şi în climatele calde, unde sângele curge mai activ în vine.

Această situaţiune inferioară, în care a crescut femeia, nu părea anormală pe acele vremuri, în ochii acelor care dirijau opinia publică.

Acest fapt, făcea pe multe femei, să se sustragă mariajului, găsind mai multă libertate în situaţia de femeie independentă.

Aşa s'a născut la grecii vechi Heterele, din care unele au avut o mare înrăurire asupra bărbaţilor timpului, trecând la posteritate, ca muziciana, filozof şi poeta Lays, care preferă titlul de cetăţeană a Corintului, în locul tronului Lidiei, pe care a domnit Cresus cel bogat.

Aspasia, cea mai celebră Heteră din anticitate, prin cunoştinţele ei politice, filozofice şi literare. Devenind soţia ilustrului Pericles, ea compune discursurile şefului republicii, şi dă impulsiune veacului, cunoscut sub numele de „Secolul de aur a lui Pericles".

Sapho, care pentru talentul ei sublim în poezie, a meritat supra numele de a 10-a muză.

Corina, rivala poetului Pindar, căruia îi smulge premiul poeziei la jocurile olimpice.

Leona, care îndură torturile cele mai atroce, dar nu trădează pe conspiratori. Această femeie, îşi muşcă limba cu dinţii, şi o asvârlă în obrazul judecătorului, care căuta să-i afle secretul; devotament pentru care Athenienii, mai târziu, îi ridicară o statuie, „O leoaică fără limbă". Şi atâtea alte Hetere, care pe lângă frumuseţea fizică, se bucurau în cel mai mare grad de o cochetărie rafinată şi o amabilitate atrăgătoare neîntrecută.

— Alături de Heteră, în Grecia veche, femeia măritată n'avea dreptul să apară în public, decât acoperită cu un voal şi simplu îmbrăcată. După ce carul nupţial conducea pe tânăra mireasă în casa bărbatului ei, i se ardea osia, ca semn că femeia intrată în casă, nu mai putea eşi decât cu voia stăpânului ei.

— Această situaţiune inferioară, în care era pusă femeia, datează din vremuri vechi. Pe acele vremuri, ea era pusă puţin mai sus ca servitorii; fiul avea drept să ordone mamei, cum ordonă Telemac mamei sale Penelopa să se retragă în camera ei, rămânând ca el să trateze cu pretendenţii la mâna mamei sale, pe care el le-o oferă, dacă după trecere de un an, tatăl său U ise nu se întoarce din expediţie.

— La romani, femeia se găsea într'o situaţie nu mult mai ridicată. După dreptul roman, bărbatul era proprietarul femeii, şi pe măsură ce puterea şi bogăţia Romei crescură, moravurile primitive, mai austere, fură înlocuite prin viţii şi depravare. Numărul caselor publice crescură, iar femeia pentru a scăpa de pedeapsa adulterului, se înscrise pe registrele edi ilor, care trebuiau să îngrijească de casele publice. Acestei stări imorale voeşte să-i pună capăt Impăratul Tiberiu, decretând o lege, prin care femeile măritate care se înscriau pe registrele edililor erau gonite din Italia.

— Aparitiunea creştinismului ,această nouă morală, care predica iubirea lui Dumnezeu, a oamenilor, dreptatea, caritatea, şi nădejdea unei vieţi de apoi, în care cei buni vor fi recompensaţi şi cei răi pedepsiţi; apariţia nouei religii zic, găsi în cei slabi, în oprimaţi, în săraci, în toţi nenorociţii târâţi de prin toate părţile cucerite ale Imperiului Roman, şi ultimul grad de mizerie, dar mai cu seamă în femeia oprimată de secole, adoratorii şi apărătorii cei mai fervenţi ai nouei credinţe, în speranţa unor libertăţi mai omeneşti.

Un mare sociolog spune: „Nici o încercare importantă nu s'a produs, în care femeia să nu fi avut o acţiune considerabilă ca luptătoare sau ca martiră". Noi toţi, care considerăm creştinismul ca o mare cucerire a civilizaţiei, să nu uităm că femeii se datoreşte mai mult ca ori cui succesul lui. Ca un exemplu voi arăta, că regele Francilor, Clovis, îmbrăţişează creştinismul, convins de femeia lui Clotilda. Istoria a înregistrat cuvintele ce-i adreesază arhiepiscopul lin Reims, când îl botează „Apleacă capul mândre prinţ, adoră ce ai ars şi arde ce ai adorat".

Creştinismul însă nu recompensează pe femeie; în secolul al IV-lea conciliul bisericesc din Macon, discută cu multă gravitate, dacă femeia are un suflet şi dacă e o fiinţă umană.

In 1314 într'o cronică bordelează se relatează că la Bordeaux un bărbat acuzat că şi-a omorît femeia, fu adus înaintea judecătorilor, şi toată apărarea lui fu: „Imi pare rău că am omorât-o, dar a fost vina ei că m'a supărat foarte rău". Şi magistraţii nu-i mai cerură nici o altă scuză, şi-l lăsară să plece liniştit, deoarece legea în cazurile acestea nu cerea decât o mărturisire de părere de rău.

Incât femeia, continuu oprimată şi crescută de om, după un sistem şi o morală ce convenea numai bărbatului, şi-a asimilat aşa de bine ideile stăpânului, astfel că singură găsea această stare de lucruri naturală.

Nimic nu explică mai bine, servitutea în care a trăit şi

s'a desvoltat feemia, decât obiceiul în evul mediu, existent în Germania de Sud, în Alsacia, în Lorena, în care femeile la țară, aveau dreptul câteva zile pe an, în carnaval, să se întrunească între ele, să se înveselească, să se distreze, fără ca bărbatul să aibă dreptul de a se amesteca. In acest obiceiè naiv, se găseau, fără ca poporul să-și dea seama, recunoașterea servituții femeii, bărbatul vrând prin aceasta, ca femeia să-și uite soarta ei mizerabilă câteva zile pe an. Acest obicei în evul mediu, nu era decât saturnalele romane, în care timp stăpânul dădea voie sclavelor să se creadă libere și să trăiască după placul lor, câteva zile pe an.

Din acest scurt caleidoscop al vieții femeii în trecut, se vede, că femeia mult timp considerată ca un accident în istoria popoarelor, ca și în viața bărbaților, disprețuită și neîntrebuințată ca element social și politic, asupra căreia planează și azi concepțiunile cele mai bizare: personificând pentru francezi idealul, ea încarnează detaliile delicate ale civilizației; fiind a modană într'o biserică pentru spaniol; o floare într'o grădină pentru italian; pentru turc, până mai deunăzi, o mobilă de mulțumire, pe care arabul o înhamă, poate, și azi alături de măgăruș la plug ca să are, fapt pe care l-am văzut acum vre'o 15 ani pe câmpiile Egiptului, între Alexandria și Cairo.

Acest idol, cum considera legiuitorul vechii Indii, Manu, femeia, când spune despre ea că: Femeia e fericirea, pretutindeni unde se aduce cinste femeilor, divinitățile sunt satisfăcute, iar atunci când nu le dăm cinstea cuvenită, toate actele pioase sunt sterile, sau cum o elogiază modernul Diderot: „Când vrei să scrii despre femeie, zice el, înmuaieți pana în culorile curcubeului, și presară pe hârtie pulberea diafană depe aripile fluturilor".

Sau victimă, cum o clasifică Sofocle (405-495 i. Hr.), care spune despre femeie că: „Nici o calamitate nu e mai rea și nici că va fi vreodată printre muritori, ca femeia". Ori, cum spune Eclesiastu (cartea atribuită înțeleptului Solomon): „Am găsit ceva mai amar ca omartea, femeia".

Acest idol sau victimă, zic, își modifică necontenit situațiunea ei, prin transformare continuă a moravurilor, din vremuri foarte îndepărtate și până azi, devenind prin voința ei de a fi, un factor de care trebuie să se țină socoteală, și a cărei putere morală și influență merge crescând, pe măsură ce se desvoltă în ea prin instrucție și educație sentimentul personalității ei. Iar legile cu caracter mai liberal, făcute în timpii din urmă, au deschis femeii un câmp mai larg de activitate, făcând-o mai independentă față de bărbat, fără ca prin aceasta, femeia să fi atins desvoltarea completă a ființei ei, a facultăților ei fizice și morale.

Iar românul zice: „Sub călcâiul cismei mele, zace dracul ș'o muiere, și mă'nvață a face rele".

Despre femeia marinarului

Ați fi în drept să mă întrebați, dar până acum nu ne-ați vorbit decât despre femeie în general, fără să ne spuneți nimic de femeia marinarului. La aceasta răspund: Toate scăderile, cum și culmile pe care s'a ridicat feemia, în decursul foarte îndelungat al vremurilor, sunt și apanajul femeii marinarului, întrucât înainte de a deveni soție, fică sau soră de marinar, ea a făcut și face parte din marea familie a femeilor, a căror evoluție am schițat-o aci.

Ceeace se poate constata mai pronunțat la femeia marinarului, prin legătura ei cu omul mări, sau printr'o moștenire de câteva generații de ascedenți marinari, este sentimentul răspunderii, mai desvoltat față de familia ei, al cărei cap conducător devine în absența soțului.

— Nimeni n'ar putea să nege, că una din cauzele de slăbire a trăiniciei la multe din familiile de azi, este despărțirea tot mai accentuată dintre soț și soție. Bărbatul lipsește la club, la cafenea, la numeroase întruniri, la sport, la... la... și se desobișnuește de viața casnică, iar femeia e silită să trăiască în compania altor femei, departe de inima și spiritul soțului.

Dacă aceasta e adevărat pentru omul dela uscat, care în absența lui de acasă vine în contact cu fel și chip de tentații, care fac pe unii din ei să-și uite câteodată de casă și de îndatoririle lui față de familie, — pentru omul mării care în drumul periculos al valurilor, al furtunilor, al ceților, al tuturor situațiilor grele în care se poate găsi, este un prilej de întărirea legăturilor familiale; și cum situațiile grele în care se găsește marinarul sunt numeroase, ele constituesc tot atâtea momente, în care gândul lui se duce la cei de acasă, și strânge tot mai mult legătura ce-l ține atașat de soția și copii lui. Ceeace e pentru individul dela uscat un prilej de slăbire a familiei, constitue pentru marinar un ciment pentru întărirea ei.

Aceiași situație de despărțire mai îndelungată, influențează în bine sufletul femeii, care în afară de iubirea ei pentru omul mării, cu care și-a legat viața, este și sentimentul răspunderii ce are față de familia ei, de copiii ei, al căror cap conducător, după plecarea tatălui marinar, rămâne ea.

Inchipuiți-vă marinarul pescar, care pleacă pentru șase luni în pescuitul pe bancurile dela Terra-Nova, sau cel depe latitudinile Islandei, pentru pescuitul balenelor, ori comandantul sau matelotul îmbarcat pe o corabie sau vapor, ce pleacă din Europa în Extremul Orient. Ei bine, când femeia lui rămâne singură și trebuie să facă față și greutăților traiului zilnic și cresterii și aducației copiilor; când toată această greutate fizică și morală apasă numai pe umerii ei, ce sentiment de răspundere se naște în sufletul ei și cum dorința ca bărbatul ei, la întoarcerea din greua și lunga lui călătorie să găsească familia prosperă, creste în inima ei sentiemntul de devotament, pe care femeia omului dela uscat, lucrător ori funcționar, care zilnic se întoarce acasă, nu-l poate avea.

In interesanta si foarte cuprinzătoare descriptie a vietii marinarului „Intre cer și apă" scrisă de Comandor Negulescu (Mos Delamare) el face o comparație pe cât de plastică, pe atât de frumoasă și adevărată, a vietii marinarului: „Legătura femeii de sotul ei marinar, spune el, se poate compara cu un elastic, nu că legătura ar fi elastică, ci, după cum cu cât se depărtează mai mult capetele elasticului, cu atât puterea de a reveni la normal, e mai tare. Tot astfel cu cât marinarul se depărtează mai mult de casa lui, cu atât puterea legăturii devine din ce în ce mai tare, îl readuce cu tărie și mai mare lângă aceia care nopți întregi a tremurat de soarta celui dus, s'a rugat pentru o cât mai grabnică întoarcere. *In căsnicia marinarului, cu fiecare reintoarcere la cămin, se începe o nouă lună de miere*".

In valoroasa lucrare „Buna dispozitie (Bonne humeure) autorul Paul Nylssens spune: „Trebue să fi lipsit câtva timp de acasă, ca să poti aprecia dulceata căminului"; si cine e expusă mai mult la măhnirea despărtirii si la bucuriile reîntoarcerii sotului, ca femea marinarului, a cărei viață e împletită din aceste două simtăminte, de întristare și bucurie, care călesc tăria căminului.

— Pe de altă parte, temeiul linistei într'o familie, se bazează pe împărțirea muncii. Pe când bărbatul pleacă

în zori de zi, femeia rămâne acasă spre a-şi îndeplini frumoasele şi preţioasele îndatoriri de mamă şi gospodină. Şi dacă această muncă se poate împărţi în două între soţ şi soţia individului dela uscat, ea este toată în sarcina femeii marinarului. Ea singură se aşează la masa copilului şi îl pune de repetă lecţiile, şi-l pregăteşte de plecare. Ce mult avânt, ce multă inimă dă unui copil acest amestec al mamei, această sfântă unire a copilului cu mama. Marele scriitor Voltaire spunea: „Toată judecata sănătoasă o datorez educaţiei ce mi-a dat mama". „Femeia, spune profesorul Mehedinţi, a fost cel dintâi muncitor, ea este acea care a unit pentru întâia dată în fiinţa ei cei doi mari factori educativi, munca şi iubirea. Mama... să ia seama, ea naşte nu numai trupul ci şi sufletul copilului".

Şi în care familie mai mult decât a marinarului, care pleacă pentru mai mult timp, creşterea şi educaţia copilului este exclusiv în mâinile mamei, care, pentru copilul ei este nu numai mamă, dar şi o amică, este un exemplu, este o încurajare la datorie. In lipsa îndelungată a soţului, femeia marinarului e care imprimă copilului obiceiurile stăruitoare de muncă, şi care face din el mai târziu pentru un om, şi în multe cazuri un marinar desăvârşit.

Aci se arată sentimentele de telepsihie ce pot să încolţească în sufletul femeii, prin unirea ei cu amul mării

Cred că exprim un adevăr psihologic, când spun că situaţiunea specială a soţiei marinarului, cu grijile de fiece moment pentru viaţa soţului, care luptă din greu pe mare, griji pe care soţia individului care îşi consumă activitatea lui în diversele îndeletniciri la uscat, nu le are, nasc de multe ori în sufletul femeii marinarului un sentiment de previziune, care duce pe undele nevăzute ale eterului. gândul unuia către celălalt, adevăr, pe care pot să-l ilustrez prin următorul exemplu: Intre anii 1925-1931 soţul meu comanda vaporul de poştă al Serviciului maritim „Dacia", între Constanţa şi Egipt, venind la Constanţa la două săptămâni. Era ceaţă, ori vânt deslănţuit, în ţară, eu simţeam, poate fals, că şi pe unde era „Dacia" era tot aşa. La capătul unui voiaj, soţul meu venind în Bucureşti stărueşte să-mi aduc aminte, ce făceam între orele x şi y în ziua de... Nu mi-a fost greu să-mi amintesc, întrucât trecuseră numai vre-o patru zile, că fiind ceaţă în Bucureşti, mi-am zis că şi pe mare e la fel, şi îngenunchiând în faţa icoanei, dăruită nouă de Patriarhul din Ierusalim, m'am rugat fierbinte şi îndelung să păzească Dumnezeu vaporul „Dacia" de vre'un accident, şi cu ochii fixi, în adâncă rugăciune, mi-a apărut figura soţului meu şi am auzit par'că comanda „Vira ancora". Ei bine, în acelaş moment, după cum am stabilit cu soţul meu, vaporul Dacia găsindu-se pe o vreme ceţoasă, în apropiere de insula Santorin, se trezeşte cu o luminiţă în faţă, care nu era decât un punct luminos pe coasta insulei. „Am îngheţat spune soţul meu, eram atât de aproape de insulă încât o punere pe uscat era fatală, dacă Bunul Dumnezeu şi soţia mea care mi-a apărut în minte ca o fantomă vizibilă în acel moment, nu ar fi venit în ajutorul meu. Am pus cârma banda la stânga, şi cu mare precauţiune, şi cu mai mare noroc, m'am depărtat eşind la larg, şi am scăpat mulţumită bunătăţii divine şi rugei soţiei mele".

Realizarea unei vedenii la mare

Iată, după cunoscutul scriitor A. dela Rogue, cazul unui marinar pescar şi a logodnicei lui, întâmplare care întăreşte credinţa, că viaţa de mare pentru marinar, iar pentru femeia lui, viaţa de continuă şi stăruitoare gândire, la cel plecat pe mare, naşte în sufletul feemii un sentiment telepatic, ce încolţeşte în sufletul ei, mai adânc ca în acel al femeii individului dela uscat, care nu e stăpânită de aceleaşi emoţiuni şi temeri pentru soţul, fiul sau fratele ei, pe care-l ştie în siguranţă, fie la îndeletnicirile lui zilnice, ori la cafenea, la sport sau aiurea, dar în tot cazul pe pământul solid, pe care se va întoarce cu siguranţă acasă.

— Ives-Marie se îmbarcase întâia oară cu pescarii de Terra-Nova. Până atunci, el cu tatăl lui şi cu doi fraţi mai mici, ducea o viaţă tihnită de pescar de coastă. După ce-şi termină serviciul militar, se întoarse în satul lui, şi se logodi cu o tânără şi frumoasă fată din Painpol, şi ca să-şi agonisească zestrea necesară întemeierii unui cămin, s'a îmbarcat pe un vas ce pescuia pe bancurile dela Terra-Nova. Plecarea a fost foarte tristă şi frumoşii ochi ai Anei Revincek se vedeau încă roşii de plâns, mult timp după ce nava cu iubitul ei dispăruse sub orizont.

Cu toate că de şase luni Ives-Marie era departe de Painpol, dar munca la bord, oboseala zilnică, nu-i dau răgaz să se mai gândească la ai lui; biata fată însă, cu toată îndeletnicirea ei migăloasă de croitoreasă ce o ocupa foarte mult; însăilarea şi înşirarea împunsăturilor de ace una după alta, o făceau să uite necazurile ; totuşi, gândurile ei sburau în largul mării, spre iubitul ei Ives, ducându-i mărturisirea sentimentului de dragoste ce-i păstra. Se isca vre'o furtună, ea la Ives al ei se gândea, ca şi cum neapărat şi pe acolo bătea la fel; iar dacă se anunţa vre'un naufragiu, nu-şi mai găsea liniştea, până când nu avea siguranţa că nu era vorba de „Etoile de Flot" pe care Ives era îmbarcat. Pe de altă parte, mai era cuprinsă şi de superstiţia ce stăpânea pe toţi din Bretania, că dacă eşi afară cu o lumină aprinsă, şi dacă vântul ce o stinge în momentul când te gândeşti la o fiinţă iubită, apoi e sigur că viaţa îi e în pericol; unii mai superstiţioşi, credeau că flacăra pe care vântul a luat-o, e sufletul fiinţei iubite, care în acel moment părăseşte trupul. Şi cum Ana, nu se gândea decât la Ives, cu cea dintâi ocazie ea consultă oracolul, pe când se întorcea spre casă cu lanterna în mână, pe plaja deşartă, o puternică boare de vânt din lagărul mării, îi stinse flacăra ce fâlfâia. Atunci tânăra fată simţi ca o lovitură în inimă, şi în mintea ei văzu o scenă de naufragiu, în care Ives se sbătea în mijlocul valurilor, iar luna lumina faţa palidă a naufragiatului, care se lupta cu disperare, în valurile gata să-l înghită.

— Ana, Ana, strigă el, întinzând mâinile spre ea, dar un val îi umple gura şi se scufundă în adâncul abisului. Speriată până la paroxism. Ana căzu pe pietrişul prundului, se lovi cu capul de o piatră, sângele ţâşni şi nenorocita îşi pierdu cunoştinţa.

— Şi aşa s'a şi întâmplat.

— Departe pe mare, Ives îşi continua munca lui zilnică, epoca de pescuit se sfârşise şi Etoile des Flots se întorcea spre ţară, cu burta corăbiei plină de peşte.

Intr'una din nopţi pe o ceaţă groasă s'o tai cu cuţitul, „Etoile des Flots" este lovit de un mare transatlantic, şi cu pântecul spart se duce la fund, iar marea înghite echipajul corăbiei. Ives-Marie se sbate în mijlocul valurilor şi al întunericului, luptând cu moartea. Dar, deodată o boare de vânt măturâ ceaţa, şi luna luminează faţa palidă al nenorocitului, care lupta din răsputeri

cu valurile. *Ana, Ana,* strigă el întinzându-i braţele, dar un val îi închide gura şi dispare în adâncuri. In acest timp la Painpol, pe pietrişul prundului Ana întinsă fără cunoştinţă, cu o rană mare din care sângele curge din belşug, iar moreea se ridică, necontenit, îi cuprinde picioarele, corpul până la gât. Ana se căsneşte să se ridice, să fugă, dar e prea slăbită şi cade din nou pe prundiş, valurile mareii o acoperă, iar sufletul ei descătuşat de legăturile trupului îşi ia sborul către Ives.

Fenomene de telepsihie, ca cel din exemplele arătate aci, sunt explicate de cercetători specialişti, care stabilesc că gândul, transmite în ambianţă o mişcare vibratorie, care deşteaptă în cei din jur gânduri analoage, sau cel puţin modifică starea sufletească, în sensul celor ce noi gândim.

Această emanare, acest tren de vibraţiuni, se precizează de multe ori, în fenomene de telepsihie, cum ar fi de exemplu o comunicare către cineva, aceea ce se petrece în spiritul alt cuiva de departe.

— Orice om, spun specialiştii, exercită o activitate psihică directă asupra altora, după cum şi noi primim acţiunea altor mentalităţi din jurul nostru, *sau chiar dela persoane separate de noi, prin depărtări, dar care au cu noi oarecare legături sufleteşti.* O emoţiune puternică dă naştere la proecţiuni sufleteşti, capabile să fie prinse de alt suflet, la depărtări mari.

— Aceste adevăruri pe care le găsesc expuse de doctorii P. Oudinot şi Paul Clement Jacob, explică vedenia logodnicii marinarului, în momentul când iubitul ei Ives-Marie lupta cu moartea şi se gândea la Ana cu cea mai mare intensitate.

Este firesc ca fenomenul de telepsihie să se manifeste mai uşor între soţia, mama ori sora şi omul mării, decât între aceleaşi persoane ce trăesc la uscat, întrucât gândul de zile, luni şi ani întregi, la cel plecat pe mare, şi în pericol în fiece moment, formează în sufletul femeii marinarului, ca un acumulator de vibraţiuni sufleteşti, care în momente ca cele arătate aci, ţâşnesc şi transmit la depărtare, gândul uneia către celălalt.

Gândul, spune doctorul american Herbert Parchin în valoroasa lui lucrare auto-sugestia, „Este o forţă reală, a cărui acţiune dinamică se face simţită prin efecte materiale.

Lady Hamilton şi Nelsan

Am spus că culmile pe care s'a înălţat unele femei în viaţa lor şi în tovărăşia omului dela uscat, sunt şi apanajul femeii marinarului. Dau aci un exemplu de influenţa fericită a femeii marinarului, care a imprimat trăsături proeminente istoriei neamului ei. Este influenţa Lady-ei Hamilton, care a dat doi copii marelui Amiral Nelson.

Istoria spune că după distrugerea flotei franceze la Abuchir în 1798 de către Nelson. Napoleon reconstitui la Bordeaux visul lui de a debarca în Anglia. Timp de 18 luni, adună el în toate porturile franceze şi olandeze, care mărginesc Marea Mânecii, toate mijloacele debarcării în Anglia. In acest timp Nelson, retras lângă Portsmuth gusta în mijlocul a lor săi şi în tovărăşia frumoasei Lady Hamilton, binefacerile familiare. Intr'una din aceste zile de odihnă, este anunţat el de amiralitatea engleză prin Căpitanul Blak Wood, că flotele reunite franceze şi spaniole sunt la Cadix. Pentru a nu aduce mâhnire iubitei lui, Nelson ascunde depeşile guvernului. Prin pătrunderea ce-ţi dă iubirea adevărată, Lady Hamilton ghiceşte cauza venirii căpitanului Blak Wood, şi luând laoparte pe Nelson îi spune: „Scumpul meu Nelson, ori care ar fi pentru noi sfârşitul unei astfel de crude despărţiri, oferă fără întârziere serviciile tale ţării. Vei redobândi liniştea sufletului, şi după o ultimă şi glorioasă victorie, te vei întoarce spre a fi iarăşi fericit între noi". Nelson se înveseli, dar simţi în

Lady Hamilton

acelaş timp lacrimi în ochi, la cuvintele acestei femei, care îi smulsese aşa de dulce secretul său, şi care aprecia mai mult gloria eroului decât fericirea ei. Şi ceeace constitui miezul şi adevărul acestui fapt, este că atunci exprimă Nelson aceste cuvinte, care arată influenţa mare ce avea Lady Hamilton asupra lui şi a acţiunilor lui: „Ah, dacă Eva nu i-ar fi eşit în cale, n'ar fi fost un Nelson în lume", spune Lamartine în viaţa lui Nelson.

O femee pirat

Dar şi scăderile pe care istoria le-a înregistrat în viaţa femeii, se găsesc şi la femeia marinarului şi voi da un exemplu marinăresc. Voi relata pe scurt din raportul comandantului Erlof, către comandantul escadrei, Marchizul Desherbeirs, din 6 Mai 1689. Comandantul Erlof comanda fregata *Ceres,* şi avea ordin să urmărească şi să extermine un vas pirat, o brigantină camuflată sub numele: *Le Corbeau, Le Paon, L'Aleté* sau *Tierselet,* care arbora pavilionul negru, cu capete de mort albe, şi care jefuia, ardea şi dădea la fund numeroase vase pe care pavilionul francez nu le putea apăra, faţă de briganzii mării. Ceeace interesează în expunerea de faţă, nu e atât goana ce Erlof a dat-o brigantinei pirat, nici lupta dusă cu ea, din care *Ceres* a avut opt morţi, între care un ofiţer şi 13 răniţi, ci tabloul ce se înfăţişează secundului lui *Ceres,* locotenentul Soria, după ce abordează brigantina şi cu divizionul lui sare la bordul vasului pirat. „O luptă cu sabia se încinse, dar nici unul din tâlhari nu s'a predat. Cei din urmă piraţi au căzut în faţa uşei de intrare a duneti (locuinţa din pupă) pe care au voit s'o apere până la ultimul om. Soria sparge uşa, intră cu pistolul în mână, întrucât se aştepta ca să vadă ceva neobişnuit înăuntru. Şi ce

văzu ? In camera căpitanului, o frumoasă şi tânără femeie, îmbrăcată bogat, gătită, fardată, sta pe un fotoliu şi privea nepăsătoare la intrarea învingătorilor, fără nici un semn de mânie sau de nemulţumire. Locotenentul Soria neştiind dacă e în faţa unei prizoniere a piraţilor, sau complice a lor, o somă să se explice. Drept răspuns, Soria primi un glonte şi căzu grav rănit. Se văzu că femeia ţinea în mâinile ei albe şi delicate, două pistoale, de care ştia să se servească. Doi piraţi, unul în dreapta şi altul în stânga ei, ne costă viaţa a încă patru marinari de ai noştri, până ce desarmarăm această furie ,atât de graţioasă în aparenţă. Mi-o aduseră la bord legată cobză, şi atunci îmi declară cu mândrie, că ea nu era prizonieră, nici complice, ci şeful piraţilor, căpitanul brigantinei *Le Corbeau*. Mi-a mai probat cu meşteşug, că nu se lăuda, ci era un marinar desăvârşit, că era la curent cu toate teoriile timpului, care se aplică în navigaţia de lungă cursă, manevra pânzelor, astronomia nautică, etc.

Ordonai să fie spânzurată, fără multă ceremonie. Condamnata n'a făcut nici o opunere, m'a rugat însă foarte politicos să spânzur de verga mare a lui *Ceres* şi pe doi din oamenii ei, pe care mi i-a arătat. Cele trei spânzurători pregătite şi nodurile trecute de gâturile condamnaţilor, invitai pe preotul bordului să le citească rugăciunea de ocazie. Dama pirat, sărută cu evlavie crucea, dar îmi ceru voi ca să sărute şi gura celor doi condamnaţi ,care merită, zise ea, mai mult decât Isus, să aibă din partea ei această supremă voluptate.

Ii tăiai scurt această scenă de sacrilegiu şi o spânzurai. După care spânzurai şi pe ceilalţi piraţi răniţi, dădui foc brigantinei şi luai drumul spre Quiberon.

Sunt cu onoare şi cu cel mai profund respect, Domnule Marchiz, al Dvs. supus şi fidel servitor, Jacques Constant D'Erlof, Comandantul lui Ceres.

Eroismul fetiţei marinar Gress

Un moralist francez Legouvé a spus : „Dacă femeia nu are curajul ostaşului care ucide în război, ea are unul tot atât de valoros: curajul care salvează şi în războiu şi în pace. Şi cine l'a întrupat mai bine ca fetiţa marinar Gress, din exemplu ce voi da.

In trecutul marinăresc al Marei Britanii găsim între altele şi foarte multe exemple de virtuţi marinăreti, ancorate în sufletul acestui popor de marinar, însuşiri moştenite din strămoşi, şi care se arată puternic în coborâtori, când împrejurările se ivesc, impunându-se ca o poruncă, venită din străfunduri ancestrale.

Bătrânul marinar Darling, unul din cei nouă care a scăpat cu viaţă, ca prin minune, dar cu un picior şi cu coapsa beteagă, din una din bătăliile navale sub comanda marelui Amiral Nelson, se găsea în zilele întâmplării arătate aci, ca păzitor al unui far înfipt în mare, în apropiere de stâncile numite „Dinţii Diavolului", în compania ficei lui, Gress, crescută pe acest colţ de stâncă, în mijlocul furiilor nestăpânite ale mării.

Intr'o zi viforoasă de iarnă, fata descoperă, înşiraţi ca boabele pe ciorchină, 11 naufragiaţi agăţaţi pe un catarg rupt şi o rămăşiţă de gabie, tot ce mai rămăsese din naufragiul corăbiei, care acum le era mormânt ; şi privind prin lunetă, Gress exclamă :

— Tată, trăesc.

— Bătrânul clătină din cap: şi ce putem face noi ? Un schilod ca mine şi un copil ca tine.

— Cum? Noi să stăm liniştiţi, fără să încercăm să le dăm vre-un ajutor. Avem barcă, eu sunt voinică şi ştiu să vâslesc tot atât de bine ca un marinar...

Şi văzând că tatăl ei se codeşte, ca o pasăre scăpată din colivie, se repezi la barca farului. Bătrânul marinar, cuprins de o frică nebună pentru viaţa ficei lui, se repezi şi el, cât îi îngădui piciorul lui beteag, o ajunge, şi o luptă inegală se încinge între tată şi fată, care eşi învinsă. Dar, covârşit de atitudinea dârză a fetei, de ochii ei rugători şi plânşi, bătrânul se supuse hotărârii ei, şi amândoi armară barca şi porniră într'o luptă periculoasă cu valurile furioase ale mării. Măreţia faptei lor le veni în ajutor, şi ajunseră la ciotul de catarg, smulgând din întunecatul mormânt rece, care era să-i înghită, pe cei 11 naufragiaţi.

Toată Londra e în sărbătoare ; pâlcuri de oameni fără sfârşit se înbulzesc spre palatul regal, pentru a vedea şi ovaţiona pe eroină, al cărei nume e pronunţat cu admiraţie de toată Londra, care răsună de strigătele numeroşilor vânzători de gazate din capitala reagtului, unde Elza va fi primită, cu un ceremonial deosebit de către Regină.

Ajunşi la palat, aci, s'a întâmplat ceva neobişnuit în analele protocolului curţii. Regina, rupând cu inflexibila etichetă a Curţii, scoboară depe treptele tronului şi îmbrăţişează pe eroină, după care urmează decorarea fetei şi a bătrânului marinar Darling.

In organizarea statelor, s'a ajuns la întemeierea de societăţi de salvare a naufragiaţilor, cum e şi la noi Salvamar, societăţi a căror aparate de salvare : bărci, şalupe şi alte mijloace speciale, sunt conduse de marinari experimentaţi, care îşi riscă viaţa pentru scăparea dela naufragiu a semenilor în pericol. Dacă aceste instituţiuni cu scop umanitar sunt nu se poate mai de lăudat, dar şi riscurile şi sacrificiile echipajelor, nu sunt mai puţin preţioase. Ce înaltă valoare morală însă e în fapta de sacrificiu a copilei marinar Gress, care a salvat dela moarte pe cei 11 naufragiaţi din istorisirea de faţă.

Suntem în faţa sublimului.

O femee amiral

Pentru femeile marinarilor, înregistrăm cu satisfacţie faptul, că din sexul lor s'a înălţat o femeie până la gradul de amiral.

Când în secolul al XVI-lea spaniolii cuprinseseră cea mai mare parte din America, mulţi piloţi şi soldaţi nemulţumiţi cu activitatea în lumea nouă, îşi îndreptară privirile setoase asupra Oceanului Pacific. Un căpitan, Alvaro de Mendana, nepotul unui avocat, pe care norocul îl ridicase ca vice-rege în Peru, mulţumită protecţiei unchiului său şi averii lui personale, armează o flotă, cu care se lansează în descoperiri noui în Pacific. Dă de Insulele Solomon (1567-1568) pe care el le botează astfel, crezând că acestea sunt insulele pe care le vizitase în aantichitate flotele regelui Solomon. Reîntors în Peru regele Spaniei îi dădu titlul de guvernator al insulelor Solomon, şi cu restul averii lui, Mendana echipează o nouă flotă, şi ia în căsătorie pe Donna Isabel Barreta, care se îmbarcă şi ea în această expediţie de descoperiri maritime. In această expediţie ei descoperiră insulele Marchize (1595-1596) pe care le botează Marchize, ca recunoştinţă pentru spriijnul ce i-a dat marchizul De Mendoza, vice-regele din Peru. Mai descoperă şi insula Santa-Cruz, în care instală o colonie, şi muri aici din cauza epidemiilor ce secera populaţiunile multor regiuni din Pacific. Cum regele Spaniei conferise lui Mendana titlul de amiral, reversibil şi asupra familiei lui, comandamentul flotei şi guvernământul insulelor descoperite de el ,trecură asupra soţiei lui, Donna Isa-

bel, fiind astfel singurul amiral-femeie pe care-l cunoaşte istoria. Din cauza epidemiilor, noul amiral nu putu să continue colonizarea din Santa-Cruz şi căută un refugiu în Filipine. In drum pierzând una din navele expediţiei, ajunse numai cu două. Când vasul Amiral al Donnei Isabela, San-Jeronimo, intră în baia Manila, ea fu salutată cu salve de tunuri ; toată lumea donea să vadă pe amiral, Donna Isabela, şi cum ea avea şi titlul de guvernator al insulelor Solomon, a fost supranumită „Regina din Saba". Intoarsă în Spania, ea armă o a treia flotă, cu care se instală pentru restul vieţii în insulele descoperite de ea, dar nu se mai re întoarse în insulele Solomon.

O gospodărie marinărească

Nepotul lui Peggoty ,era un băiat înalt, bine făcut, cu nişte umeri rotunzi şi solizi. Avea o vestă de pânză de vele, pantalonii aşa de bătoşi că stăteau drepţi fără picioare în ei. Pe cap n'ai fi putut să spui că e o pălărie, semăna mai mult cu o bucată de pânză gudronată, depe acoperişul unei case vechi...

Traversarăm drumuri presărate cu aşchii de lemn, şi mici deluşoare de nisip ; trecurăm pe lângă uzini de gaz, atelier de împletit frânghii, arsenale de construcţii: cale de călăfătuit, magazine de înzestrat corăbiile cu pânze, parâme, macarale, etc. Foale mari în plin lucru şi alte multe. In cele din urmă sosirăm aproape de întinsura cenuşie, pe care o vedeam de departe.

Atunci tânărul marinar îmi spuse: Iată casa noastră Domnule Davy. Mă uitai în toate părţile şi cât putui să văd cu ochii, cercetai întinsura, apa, râul, fără să văd vre-o casă. Era pe plaje o mogâldeaţă neagră, ceva ca o barcă înfundată în nisip, cu un burlan de tablă în loc de coş, prin care bufnea fum, dar n'am văzut nimic care să semene a casă.

Nu-i asta? întreb eu. Asta care seamănă a vapor?

— Asta e Domnule Davy, răspunse tânărul Peggoty. Dacă ar fi fost palatul lui Aladin din 1001 nopţi, n'aşi fi fost mai încântat decât să locuesc în ăst adăpost plin de poezie. Intr'un bord al bărcii, avea o mică uşă de intrare ,avea şi tavan, şi nişte ferestre micuţe, dar drăguţe ca tot ce e în miniatură. Meritul cel mare era că locuinţa asta era un vapor adevărat, care navigase pe mare de sute de ori ;un vapor care nu era făcut să servească de locuinţă pe uscat, şi tocmai asta mă încânta. Dacă ar fi fost făcut şi destinat pentru aşa ceva, l-aş fi găsit prea mic pentru o casă, prea incomod şi prea singuratec ; dar pentru că nu era construit în acest scop, îl găseam că e cea mai încântătoare locuinţă. Odaia mea de culcare la pupa vasului, era tot ce poate fi mai confortabil şi mai frumos ; avea şi o mică fereastră, în locul pe unde trecea axul cârmei ; avea şi o oglindă, spânzurată la înălţimea ochilor, cu un chenar de scoici de stridii, un pat destul de mare ca să mă întind bine în el, iar pe măsuţă un buchet de ierburi marine, într'un borcan smălţuit albastru.

Ceeace mi-a bătut mai mult la... nas, decât la ochi, în acest adăpost minunat, a fost mirosul de peşte, care era aşa de răspândit şi de tare, că scoţând batista din buzunar, mi s'a părut că în ea fusese învelit un omar.

Când mi-am arătat mirarea mea, buna Doamna Peggoty, mi-a explicat că fratele ei făcea negoţ cu omari, raci şi crabi, şi chiar găsii o grămăjoară din aceste crustacee încolăcite unele cu altele, că nu-i mai puteai descurca, şi apucau cu picioruşele lor tot ce găsiau în copaia de lemn în care erau puşi. Seara, după ce luarăm ceaiul, se închise uşa. Ne aşezarăm foarte confortabil, aşa încât gospodăria marinarului şi al surorei lui, mi s'a părut cea mai dulce locuinţă, pe care poate s'o imagineze mintea omului. Să auzi vântul care geme deasupra valurilor. Să ştii că ceaţa acoperă toată plaja asta pustie, ceaţă ce ne-a învăluit şi pe noi, să te simţi bine în faţa focului care arde în cotlon, într'o căsuţă izolată de restul lumii ,este ceva feeric (Charles Dickens).

Nu este de mirat, că marele scriitor Dickens apreciază atât de călduros căminul marinar al bunei Doamne Peggoty, că şi un alt ilustru scriitor, Emerson, preferă oricărei muzici, pe aceia a tic-tacului ceasornicului din casă, şi ariile pe care le cântă lemnele care ard pe vatră; iar un alt scriitor Keble zice : „Dulce e surâsul căminului, privirea reciprocă, când două inimi sunt sigure una de alta. Dulci sunt şi bucuriile care trăesc îngrămădite în colţurile căsuţei locuite, sediul tuturor curatelor afecţiuni ; căci adevăratele mulţumiri ale căminului, sunt înnăuntrul lui, mai mult decât în afară, şi cine mai mult ca femeia marinarului îşi petrece timpul în interiorul căminului, interior care redeşteaptă în sufletul şi mintea ei momentele, când soţul marinar va veni sănătos depe culmile valurilor, aducând toată agonisita lui, din lungile şi periculoasele călătorii ; şi tot sufletul lui, celor dragi de acasă, care-l aşteaptă cu înfrigurare.

Necesitatea unui parc de vase fluviale comerciale de stat

de Comandor rez. DORIN C. IACOMI

unărea ca arteră de comunicaţiuni serveşte interesele :

— Economiei româneşti prin transporturile în cabotaj de mărfuri şi pasageri, între porturile româneşti.

— Economiei româneşti şi internaţionale prin transporturile, care leagă România cu regiunea sud-orientală, cu centrul, vestul şi nordul european.

In cabotaj produsele româneşti sunt transportate din regiunile de producţie şi colectare spre centrele de consum, depozitare şi export. Costul transportului influenţează asupra preţului de desfacere pe piaţa internă cât şi externă.

Prin transporturile internaţionale produsele româneşti sunt exportate şi prin navlurile plătite produsele noastre pot sau nu pot pătrunde în pieţele străine.

Preţul mărfurilor străine — importate — este influenţat de navlurile plătite pentru transportul lor.

In cabotaj interesul statului este că toate transporturile să se facă cu vase sub pavilion român pentruca preţul acestor transporturi să rămână în ţară şi totodată aceset transporturi să nu coste prea mult.

Acelaş interes, cel puţin în parte, îl are economia românească şi în transporturile internaţionale.

In cazul unor timpuri grele pentru navlurile fluviale, — când din diverse motive preţul transporturilor va fi minim, — atât armatorii particulari cât şi străinii vor prefera să stea cu vasele legate, de cât să piardă sau să câştige puţin şi astfel transporturile noastre nu vor putea fi executate nici în interior, nici în exterior şi spre interiorul ţărei din lipsă de mijloace.

Au fost pe Dunăre astfel de situaţiuni — de criză — care au pus în greu impas şi pavilionul românesc şi cel străin. Această situaţiune a fost urmare a lipsei de substrat, lipsă care a produs o supra ofertă de mijloace pentru transportul mărfurilor — cantitativ reduse — şi a dus prin concurenţă la scăderea preţurilor până la scoborârea navlului sub costul cheltuelilor. Urmare firească, vasele s'au legat la cheiuri sau au renunţat la mişcare reducând cheltuelile şi nesatisfăcând asftel nici transporturile acelea reduse de substrat existent.

In această perioadă navigaţia comercială română de stat — N. F. R.-ul a lucrat pentru interesele statului şi a satisfăcut nevoile de transport economiei naţionale din acele timpuri de criză, în vreme ce particularii şi străinii intraţi într'o stare de hibernaţie s'au imobilizat, existând fără a produce şi fără a consuma sau reducând consumul la minimum posibil.

Străinii şi particularii execută transporturile numai atunci când aceste transporturi sunt remuneratorii, dar întreprinderile de stat le execută totdeauna când interesele economiei de stat cere.

In cazul unei supra cereri de mijloace pentru transporturi fluviale, navlurile cresc, — cresc până într'atât în cât lovesc interesele generale ale economiei sporind preţul mărfurilor disproporţionat şi influenţează atât piaţa internă cât şi pe aceea externă. Străinii şi particularii vor profita de această conjunctură favorabilă, vor dori să realizeze beneficii în dauna mărfei, care fiind cantitativ mare, va fi implicit scăzută ca preţ, pe baza cunoscutei legi a cererei şi a ofertei.

Navlurile vor fi aşa de mari în cât anumite mărfuri nu vor putea să le suporte (lemnele de foc, minereuri şi alte produse brute şi voluminoase).

Producătorii şi piaţa internă vor suferi şi pentru satisfacerea nevoilor economice ale ţărei va trebui să se recurgă la mijloace externe şi artificiale. Lipsind concurenţa organizată şi dirijată, se va putea recurge la măsuri administrative şi guvernamentale (rechiziţiuni sau preţuri impuse), care vor avea înrăuriri asupra armatorilor particulari români, care vor protesta şi care vor căuta să se sustragă îndatoririlor impuse ; vor avea această posibilitate.

Cu totul altfel se va soluţioan problema dacă va exista o navigaţie de stat ; ea va face transporturi cu navluri rezonabile pe care şi particularii vor fi obligaţi să le accepte, pentru a nu sta fără folos, fără a câştiga navluri proporţionate.

Navigaţia de stat va fi astfel regulatorul navlului în cabotaj şi într'o bună măsură şi în transporturile internaţionale, dacă anumite măsuri de ordin administrativ vor fi luate.

In cabotaj, pentru transportul pasagerilor, sunt anumite linii, care nu au fost şi nu vor fi realizatoare de beneficii, chiar vor fi deficitare, dar pentru a lega regiuni lipsite de alte comunicaţiuni, legătura pe fluvii este obligatorie fiind singura posibilă.

Aceste regiuni vor rămâne lipsite de legătură cu restul ţărei dacă vom avea numai întreprinderi particulare; ele vor ezita şi evita să lucreze pe linii deficitare; populaţia şi comerţul din acele regiuni vor suferi.

Astfel Navigaţia Fluvială Română, — întreprindere de stat — a făcut curse deficitare pentru a menţine legătura regiunei deltei cu ţara, a făcut cursa Galaţi—Turnu Severin—Baziaşi pentru legarea porturilor dunărene, care nu aveau alte legături mai bune.

Considerând transporturile ca un auxiliar al vieţei economice şi sociale, servind circulaţia bunurilor şi a pasagerilor, nu numai ca un mijloc pentru realizări de venituri directe, Navigaţia Fluvială Română a acţionat şi va trebui să acţioneze ca atare.

Statul a avut şi va avea în totdeauna de transportat material şi personal ; neavând un parc propriu va trebui să recurgă la particulari pentruca prin rechiziţii sau alte măsuri similare să-şi satisfacă aceste nevoi.

Aplicarea acestor măsuri va avea darul să nemulţumească pe armatori şi să nu fie satisfăcute acele nevoi, aşa cum s'au satisfăcut în trecut, dacă nu va exista un organ competinte în materie.

Particularii — societăţi şi armatori — vor avea nevoe totdeauna de sprijinul statului.

Acest sprijin se va da prin legiuri şi măsuri protegui-toare şi prin sprijinul material dat prin vasele şi asis-

tența vaselor de stat. Nici societăție și cu atât mai puțin particularii nu vor putea construi cu ușurință remorchere puternice, de cataracte, al căror cost astăzi credem că depășește un miliard de lei.

Statul le va putea construi ajutând astfel și economia națională și protejând în acelaș timp pe particulari față de străini, care au speculat și vor specula această lipsă.

Din cele expuse mai sus rezultă în mod indubitabil necesitatea pentru România de a poseda un parc de vase fluviale comerciale ale cărui misiuni în rezumat vor fi :

1.— *Regularea navlurilor* în traficul de cabotaj și eventual în acel internațional conform intereslor românești.

2.— *Asigurarea transporturilor fluviale* de tot felul și în orice împrejurări pentru satisfacerea necesităților statului.

3.— *Ridicarea și menținerea prestigiului pavilionului* național pe toată Dunărea și în special în sectorul românesc, în care el trebue să fie predominant.

4.— Sprijinirea pavilionului românesc particular.

REALIZAREA PARCULUI FLUVIAL DE VASE COMERCIALE DE STAT IN ACTUALELE

Existența unui parc important fluvial comercial pentru România este tot așa de necesară pe Dunăre precum este necesar un parc de locomotive și vagoane de cale ferată în interioru țării. Lipsa sau întârzierea refacerii și completării lui va avea urmări incalculabile.

Lăsând în sarcina capitalului particular posibilitatea realizării parcului respectiv, ai căror armatori (societățile în special) vor trebui să fie dirijați, sprijiniți și încurajați; Statul va trebui să găsească neîntârziat mijloacele necesare (fonduri și șantiere) pentru construirea acelor vase ce-i sunt trebuincioase lui.

Nu este timpul de a ezita, de a amâna realizarea acestui parc; trebuiesc înfrânte și trecute toate greutățile și toate piedicile, riscurile sunt extrem de grave și importante pentru economia țării și prestigiul nostru, stat riveran pe cel mai mare și pe cei mai important sector al Dunării navigabile (1075 km. din 2379 km. dela Regensburg la gură — canalul principal — și în plus 1245 km. canale secundare interioare și râuri navigabile românești).

Șantierele existente în țara noastră, sunt ocupate pe încă 5—6 ani cu construcția celor 168 vase, impusă nouă prin Convenția de Armistițiu și prin Convenția dela 16 Ianuarie 1945. Ele vor avea să repare și să întrețină vasele din flota românească dunăreană și pe acelea aparținând „Sovromtransport"ului, care în totalitatea lor au nevoie de reparațiuni generale — de clasare — în urma avariilor, multe fiind scufundate și toate uzate peste măsură, din cauza excesivei folosiri din timpul războiului și din perioada după război. Ele vor avea să execute comenzile pe care le-a dat N. F. R.-ul în 1943 (3 vase mixte, 15 remorchere și 15 șlepuri, ceamuri și pletine) și care probabil, când vor fi gata, vor fi trecute la „Sovromtransport" ca aport pentru completarea părții românești.

In aceste condițiuni întreaga capacitate a șantierelor noastre este acoperită.

A creea acum noui șantiere la noi este greu, ne lipsesc muncitorii calificați, ne lipsesc materiile prime și semi-fabricate, mașinile și ceeace este mai grav, nu avem timp de pierdut.

Trebuie, — suntem forțați, — a ne adresa străinătății, acelei străinătăți care este în măsură a ne satisface trebuințele în minimum de timp, acelei străinătăți care are disponibilă mâna de lucru, instalațiile, materiile prime și garanția necesară.

Finanțele noastre au fos săcătuite în timpul guvernării 1940—1944 și războiul contra aliaților de astăzi și de totdeauna, au trebuit să fie sacrificate în susținerea războiului contra hitlerismului și pentru executarea clauzelor Convenției de armistițiu.

Va fi foarte greu, dacă nu chiar imposibil, pentru finanțele românești să suporte cheltuiala noilor construcțiuni.

Nu ne rămâne de cât să ne adresăm tot străinătății și pentru capitalul de învestit, după cum tot străinătății trebuei să ne adresăm pentru execuția lucrărilor.

In orice caz soluțiuni pentru refacerea parcului, mijloace și fonduri, se vor găsi cu mai multă ușurință în afara frontierelor românești și credem că aceste soluțiuni trebuesc căutate și găsite cât mai urgent, spre a evita grava lezare a intereselor economiei naționale și pagubele și risipa banului românesc. Totodată vom grăbi normalizarea vieții pe continentul european, vom ajuta la vindecarea rănilor războiului pe toate tărâmurile și vom asigura propășirea și a noastră și a tuturor acelora care suferă și vor suferi până ce contribuția noastră și a lor va fi efectivă.

Speța problemei — în întregul ei — trebuie examinată și soluțiunea ei odată aleasă, să fie înfăptuită. Este un comandament cardinal de a cărui soluționare depinde viitorul pavilionului românesc pe Dunăre, viitor pe care acum nu-l putem făuri singuri, dar pentru înfăptuirea căruia vom găsi sprijinitori și sprijin în afară; cu cât acest sprijin va fi mai apropiat în timp și mai îndepărtat în spațiu cu atât ne va fi mai de folos și ne va asigura independența politică și economică.

Comenzile noastre pot fi executate integral în străinătate și apoi aduse în Dunăre montate, sau montarea să se facă în Dunăre, piesele din corp și mașinile fiind construite în străinătate. Alternativa doua este preferabilă deoarece se va creea pe teritoriul țării o nouă, mare și solidă întreprindere constructoare de vase, care apoi va putea satisface nu numai nevoile noastre ci chiar acelea ale orientului european, ceeace pentru noi va constitui un izvor de bogăție și prestigiu. Să ne ferim de formule, care nu soluționează complet și rapid trebuințele noastre. Să alegem pe aceea, care în situația de astăzi răspunde total și urgent nevoilor actuale și asigură în același timp și viitorul.

CONCLUZIUNI

In rezumat conchidem:

1. România prin situația sa la Dunăre are nevoie de un parc comercial, fluvial, de Stat.

2. Parcul ar trebui să cuprindă :

— Vase de exploatare comercială

14 Pasagere.

72 Remorchere totalizând circa 37.000 H. P.

— Vase de servitudine și auxiliare

16 șlepuri și tancuri

8 vase cu propulsie.

In total deci 312 vase, din care 94 cu propulsie proprie.

3. Parcul se poate realiza urgent numai în străinătate și pe credit, dar trebue realizat cât mai urgent.

ACTIVITATEA LIGII NAVALE ROMÂNE

DELA 1 APRILIE 1945 LA 31 MARTIE 1946

DAREA DE SEAMĂ

A

COMITETULUI CENTRAL

A. PROPAGANDA

I. *Evenimente.*

In cursul anului bugetar expirat Liga Navală Română şi-a continuat opera sa de propagandă şi iniţiere marinărească conform statutului şi în strânsă legătură cu Subsecretariatul de Stat al Marinei, prin Direcţia E. C. P. — Educaţie, Cultură şi Propagandă, — care are sub control întreaga activitate pe apă.

Cel mai însemnat eveniment marinăresc în acest timp a fost retrocedarea a parte din vasele Marinei Regale şi Comerciale de guvernul U. R. S. S.

Comitetul central, având în vedere că acest act se datorează intervenţiei membrilor guvernului nostru care au încheiat convenţia dela Moscova, a proclamat ca membrii de onoare ai Ligii pe domnii: Dr. *Petru Groza,* preşedintele consiliului de miniştri; general de corp de armată *C. Vasiliu-Răşcanu,* ministru de Război; *N. Gheorghiu-Dej,* ministrul Comunicaţiilor şi *I. Maurer,* subsecretar de Stat la Comunicaţii, cărora o delegaţie le-a înmânat diploma, carnetul şi flamura tradiţională.

In acelaşi timp Liga a făcut o intervenţie prin S. S. M. ca o delegaţie să fie primită de d. Kavtaradze, ambasadorul U. R. S. S. în România, pentru a-l ruga să intervină pe lângă guvernul din Moscova ca să desăvârşească actul retrocedării prin înapoierea şi a navei-şcoală „Mircea", construită din iniţiativa Ligii, care a colectat prin subscripţie publică primele fonduri. Suntem în aşteptarea răspunsului.

II. *Reculegere.*

Datori suntem, înainte de a prezenta activitatea Ligii pe anul scurs, să reamintim cu pioşenie numele camarazilor şi membrilor stinşi din viaţă în acest interval: prof. *G. Mugur,* membru fondator, Amiralii *C. Perieţeanu* şi *I. Isbăşescu,* Comandorii *C. Stoianovici* şi *Eugen Teutu,* distinşi marinari de care revista noastră a vorbit la timpul potrivit.

III. *Filiale.*

Dacă unele din filiale au lucrat mai slab sau aproape de loc din cauza evenimentelor care le-au stingherit activitatea, altele însă, cum e Brăila, Braşov, Calafat, Tulcea, Sighişoara, Târgu Ocna, au activat intens pe tărâmul propagandei prin concursuri interşcolare, nautice, escursii, etc.

In cursul anului au luat fiinţă două filiale noui: *Craiova,* prezidată de d. colonel Inginer Al. Ionescu şi *Buzău,* sub preşedinţia d-lui Colonel Stehan, astfel că numărul lor este astăzi de 19 şi anume: Brăila, Bacău, Braşov, Buzău, Calafat, Constanţa, Craiova, Galaţi, Giurgiu, Moldova Veche, Piatra Neamţ, Sighişoara, Sinteşti, Sulina, Târgu Ocna, Timişoara, Tulcea, Turnu Măgurele şi Turnu Severin.

IV. *Reviste şi Publicaţiuni.*

Din cauza scumpetei tiparului, care dela circa 300.000 lei un număr s'a ridicat la peste *două milioane,* am fost siliţi a tipări revista „Marea Noastră" tot numai trimestrial. In acelaşi timp, pentru a economisi cheltuelile de expediţie, suplimentul pentru tineret a fost înglobat în revistă, cu atât mai mult cu cât 90% dintre membrii juniori erau abonaţi la ambele reviste, ca şi cei majori.

Desvoltarea pisciculturei numărându-se printre preocupările Ligii, s'au rezervat pagini întregi asociaţiei pentru Incurajarea Pisciculturei, pagini care constituiau un fel de buletin al acestei asociaţii.

Din cauza lipsei de fonduri în cursul anului nu s'a putut publica decât două broşuri: „Cea mai puternică armă din lume" de C-dor A. Negulescu şi „Christofor Columb", conferinţa d-lui Avocat Al. Bilciurescu.

Pentru aceleaşi motive am fost siliţi a renunţa şi la tradiţionalul calendar de perete.

V. *Conferinţe.*

Ciclul început anul trecut a continuat şi după 1 Aprilie, cu conferinţele d. prof. *Gh. Lefteriu:* „O româncă cu dirijabilul peste Atlantic" (1.IV) şi d. Comandor *Athanase Ioan:* „Prin Norvegia" (8.IV).

In 1946 seria a fost deschisă la 20 Ianuarie şi a urmat în fiecare Duminecă după următorul program: d. *Mihail Negru,* „Episoade triste şi vesele din viaţa marinarilor" (20.I); d. Dr. *I. Weinberg:* „Omul şi Oceanul, epopeia şi eroii mărilor" (3.II); d-na *Lucia Am. Negru:* *„Femeia marinarului"* (10.II); d. Av. *Al. Bilciurescu:* „Aventurierii mărilor" (17.II); d. *Amiral C. Negru:* „După descoperirea Americei de Christofor Columb (24.II); d. Ing. *N. Saegiu:* „Din tezaurele mării (3.III); d. Av. *Jean Ursescu:* „Istoria Navigaţiei" (10.III); d. Dr. *I. Weinberg:* „Prin ţara soarelui de Miazănoapte; epopeia polară" (17.III); d. prof. *Gh. Lefteriu:* „Pe ţărmurile însorite ale Siciliei" (24.III) şi d. *Al. Bilciurescu:* „Cântecul apelor în poezia asiatică" (31.III).

Conferinţele s'au ţinut în sala Fundaţiei Universitare „Regele Carol I", fiecare din ele costând 50.000 lei pentru sală. Conferenţiarii şi-au pus, ca de obicei, benevol talentul şi munca la dispoziţia operei Ligii, pentru care trebue să le exprimăm toată gratitudinea.

Publicul, mai ales tineretul, şi numeroşi ofiţeri de uscat au urmărit cu interes şi în mare număr aceste con-

ferințe cu subiecte variate, de cultură generală. Unele din ele au fost însoțite de proecțiuni făcute cu aparatul împrumutat cu toată bunăvoința de Cassa Școalelor, căreia îi aducem viile noastre mulțumiri, în special domnișoarei Spirescu.

Conferințele d-lui avocat Al. Bilciurescu au fost urmate și de un program artistic, susținut de d. Prof. Conabie, d-rele Apostolescu și Bădescu, d-na și d. Bellea, cărora li s'a mulțumit la timp.

Toate conferințele vor fi publicate în revistă, pentru ca și provincia să le guste farmecul, iar cei din capitală să regrete că nu le-au putut asculta.

VI. *Sporturi Nautice.*

Cu mare bucurie constatăm că propaganda dusă de Liga Navală pentru promovarea sportului nautic, — ai cărei conducători sunt membri de drept în comitetul central, — nu au fost zadarnice. Oficialitatea a ținut să dea, anul expirat în deosebi, toată atenția acestui mijloc de educație fizică și spirituală, fiind prezentă la toate manifestațiunile mai de seamă, acordând sume destul de importante, dar mai ales declarând înnotul ca un sport de utilitate publică și populară.

Pe de altă parte O. S. P. și federațiile respective de Innot, Canotaj și Vele s'au străduit și au reușit să popularizeze sporturile nautice, începând cu înnotul și mergând chiar până la vele.

Din cronica sportivă s'a văzut că d. *Amiral P. Bărbuneanu,* ministrul Marinei a scos în evidență la deschiderea anului sportiv strădaniile înaintașilor, amiralii N. Păiș și Preda Fundățeanu. D. *St. Voitec,* ministrul Educației Naționale a prezidat inaugurarea strandului Tineretului dela Kiselef, cu care prilej *d. Am. Fundățeanu,* președintele federației de înnot a ținut o edificatoare cuvântare în legătură cu acest sport, care ar trebui să însemne ceva mai mult decât atât: *o necesitate națională.*

Liga Navală salută cu bucurie această interessare a oficialității, care a avut răsunet și în masele populare. Ea va continua să stărue ca înnotul să devină obligatoriu în școli; ca fiecare fabrică și întreprindere mai mare, fiecare liceu și facultate să fie înzestrate cu bazin și să aibe echipe de înotători și vâslași, cu bărci proprii pe frumoasele lacuri din jurul capitalei.

Cu toată lipsa de fonduri, Liga Navală a oferit ajutoare bănești cluburilor, premii și diplome la diversele competițiuni. Secția de înnot „L. N. R." condusă de inimosul sportiv d. *Paul Stroescu,* a reușit și în anul scurs să se mențină la înălțime, cucerind numeroase cupe și premii. Astfel la 14 Iulie a luat 9 probe din 11 iar la 29 Iulie îi revine cupa „Vladimir Siniover".

VII. *Ziua Apelor.*

Firul tradiției a fost reluat la București, sărbătorindu-se această zi a tineretului la 30 Iunie pe țărmurile lacului Herăstrău, la cabana „Aer și Marină" (ASAM) onorată cu prezența d-lui Amiral P. Bărbuneanu, ministrul Marinei. Cu acest prilej s'au desfășurat interesante competițiuni și demonstrațiuni de canotaj, înnot și sărituri. In pauze d. ministru a împărțit personal premiile celor distinși la concursul interșcolar al Ligii.

VIII. *Ziua Marinei.*

Această zi scumpă marinarilor a fost sărbătorită în toată țara prin servicii divine de pomenire a marinarilor căzuți la datorie, cuvântări, urmate unde s'a putut de competițiuni nautice.

In capitală programul a fost destul de bogat, începând cu deschiderea unei reușite expoziții marinărești în aula localului ministerului Marinei, unde și Liga a avut un stand și care a fost foarte cercetată de publicul bucureștean. La ora 11 s'a oficiat serviciul divin pe malul lacului Herăstrău în prezența membrilor guvernului și ai comisiei interaliate de control, urmat de cuvântări, decorarea cu „Virtutea Maritimă" și competițiuni nautice.

In provincie, pe lângă serviciul divin oficiat dela cel mai umil sat până la capitalele de județ, au avut loc și manifestațiuni acuatice la Calafat, Craiova, Sinești, Slatina, Târgu Ocna, Tulcea, Drencova, Brăila, Turnu Severin și Orșova.

IX. *Concursuri*

Concursul anual de compunere și desen, care în trecut se ținea pe întreaga țară, lucrările trimițându-se prin poștă, deci în imposibilitate a verifica autencitatea lor, în 1945 s'a rezervat tineretului din capitală. Cum ziua sorocită a căzut în plin examen, s'au prezentat numai 9 licee de fete cu 42 eleve și 11 de băeți cu 27 elevi.

Subiectele date (a se vedea pag. 71 din revistă) au fost cam slab tratate, în schimb cele de desen foarte reușite. Premiile destul de atrăgătoare, în bani și cărți, s'au distribuit de Ziua Apelor.

Se proectase pentru viitor deschiderea unor cursuri interșcolare de inițiere marinărească, dar situația actuală nu a îngăduit aceasta. Sperăm că anul viitor vom reuși a le deschide.

X. *Donațiuni.*

La 9 Iunie 1945 s'a autentificat la tribunalul Ilfov, secția de Notariat, actul de donație făcut de generoșii soți, doamna Eliza și d. Ing. Toma Gâlcă, prin care Liga Navală a devenit proprietara apartamentului 7, de la etajul II din imobilul din str. Wilson 15.

O delegație a Ligii a înmânat generoșilor soți, proclamați membri donatori și de onoare în adunarea generală trecută, tradiționala flamură, insignă și carnet, iar o placă de marmoră s'a așezat între portretele donatorilor. In Nr. 4—6 al revistei s'a reliefat acest gest.

La opera Ligii au contribuit foarte mulți membri cu ajutoare materiale după putința fiecăruia, iar donațiuni mai importante s'au primit dela Șantierele Navale „România" din Brăila, prin d. Inginer Aristid Ștefănescu; Cassa Națională de Cecuri; Șantierele Navale Galați, Direcția Dunării Maritime, Steaua Română, — cărora le aducem cele mai vii mulțumiri.

D. *Șerban Eugen,* un tânăr talentat pictor ne-a dăruit 7 acuarele cu tipurile navelor noastre de război și comerț, din seria de 41 a colecției „istoricul navelor". Acuarelele donate au servit ca premii pentru cei care s'au distins la concursul de desen.

XI. *Recompense.*

In urma propunerii Ligii, subsecretariatul de Stat al Marinei a distins cu „Virtutea Maritimă" pentru activitate marinărească următoarele persoane:

Clasa I: d. Inginer *Toma Gâlcă* și d. avocat *Calust Asvadurov.*

Clasa III-a: doamna *Eliza T. Gâlcă,* d. ing. *N. Iliescu-Brânceni,* avocat, *Al. Bilciurescu* și *consilier Diaconescu.*

XII. *Proecte pentru viitor.*

a) Încă din 1945 Liga a solicitat forurilor în drept aprobarea emiterei unei serii de timbre poştale cu suprataxă, atât pentru sporirea fondurilor necesar propagandei, cât mai ales pentru crearea unui fond care să fie pus la dispoziţia Subsecretariatului de Stat al Marinei în vederea înzestrării marinei cu o nouă navă şcoală în locul N. M. S. „Mircea", navă socotită ca absolut indispensabilă formării tinerilor ofiţeri şi menţinerii spiritului Mircea.

Cum până în prezent aprobarea nu a fost încă dobândită, vom stărui ca cel puţin de Ziua Marinei aceste timbre să fie lansate.

b) Rezultatele concursului de compunere fiind slabe, subiectele date fiind tratate foarte superficial, din cauza lipsei de documentare, Liga îşi propune a pune în practică cursurile de iniţiere pentru elevii şi elevele de curs secundar, hotărâte încă din anul trecut.

B. ADMINISTRAŢIA

I. *Birourile şi biblioteca.*

Birourile propriu zise şi-au continuat activitatea în str. Wilson, iar biblioteca şi depozitul de publicaţii au fost strămutate în localul din str. Spiru Haret, la etajul pus la dispoziţie pentru Ligă şi Salvamar de către B. N. R.

Biblioteca, din lipsă de bibliotecar şi imposibilitatea celor doi funcţionari rămaşi în loc de 9. nu a putut fi redeschisă, nici măcar pusă la punct. Sperăm că anul acesta va fi cel puţin aranjată şi epurată.

Cei doi funcţionari rămaşi, d. Eanescu şi d-ra Dupont, cu toate infimele salarii, au muncit fără preget şi cu tot devotamentul spre a face faţă lucrărilor destul de aglomerate; pentru aceasta merită toată lauda.

II. *Cotizaţiile.*

Având în vedere scumpirea mai ales a tiparului, cotizaţiile a trebuit să fie majorate de consiliul de directie la 5.000 lei pentru majori şi 3.000 lei pentru juniori, deşi se pare, dacă mărirea preţurilor va continua, să fie insuficientă.

III. *Bugetul. Fondurile.*

Intocmit cu aceeaşi grije şi prudenţă ca şi în trecut, aplicat cu toată sgârcenia la cheltueli, a fost totuşi imposibil a fi menţinut sub plafonul prevederilor.

Subventia de 5.000.000 lei acordată de Subsecretariatul de Stat al Marinei, care a fost sporită cu încă 1.500.000 daţi suplimentar, deşi părea suficientă la începutul anului bugetar, s'a devdit neîndestulătoare faţă de prodigioasa si nebănuita urcare a preţurilor în toate ramurile în legătură cu propaganda Ligii.

Fără o subvenţie mai masivă atât din partea S. S. M. cât şi a Ministerului Comunicaţiilor, din care face parte marina comercială, propaganda va trebui să fie şi mai redusă, deşi acum este mai mare nevoie de ea decât oricând.

Sperăm că, cu toate ajustările în bugetul general, ambele ministere interesate vor înscrie în bugetele lor cel puţin 40 milioane.

C. INCHEIERE

Din cele mai sus expuse reeise că atât centrala cât şi filialele au fost conduse de unica preocupare în opera de propagandă: „să avem o marină la înălţimea nevoilor ţării şi a iscusinţei marinarilor noştri".

Numărul membrilor a crescut, filiale noui au luat fiinţă, publicaţiunile sunt căutate, conferinţele gustate, propaganda cu efecte.

Incheiem cu aceleaşi gânduri omagiale pe care le îndreptăm către M. S. Regele Mihai I al României, presedintele de onoare al Ligii Navale Române si către M. S. Regina Mamă Elena, rugându-l pe bunul Dumnezeu să-I ocrotească, spre fericirea ţării.

Preşedinte, *Vice Amiral-Adjutant, N. PĂIŞ*

Secretar general, *Cotr'Amiral A. Negulescu*

ADUNAREA GENERALĂ A L. N. R,

Duminecă 26 Mai 1946 s'a ţinut în sala de festivităţi a Subsecretariatului de Stat al Marinei, adunarea generală a membrilor Ligii Navale Române, conform art. 20 din statut.

Prezidează d. Amiral *Petre Bărbuneanu*, ministru subsecretar de Stat al Marinei, care arată că toate formele fiind îndeplinite, adunarea este legal constituită şi ca atare se poate intra în ordinea de zi din convocare.

Mai întâi însă, — spune d. Amiral — datori suntem a releva marele eveniment pentru marina noastră: reintrarea în patrimoniul naţional a navei şcoală *Mircea*, la a cărei construcţii Liga a contribuit atât cu o stăruinţă demnă de toată lauda, cât şi prin colectarea primelor fonduri prin subscripţie publică. (Adunarea aplaudă).

Noul „Mircea" construit în 1939 a venit în ţară cu echipaje naţionale, făcând apoi şi o călătorie în Mediterana cu elevii şcoalei navale şi aceea de specialităţi. El era menit să înlocuiască veteranul bric, pe punţile căruia s'a format echipajele, ofiţerii şi comandanţii care au adus faima pavilionului nostru pe mări şi oceane.

La 12 Octombrie guvernul Sovietic a înapoiat 18 nave de război şi 23 de comerţ, în urma tratativelor duse de guvernul nostru, la acest lot mâine se va adăoga şi nava şcoală „Mircea", care va fi predat în faţa întregului guvern şi a M. S. Regelui. Recunoscători trebue să fim guvernului sovietic, Comisiei Interaliate de Control şi guvernului nostru pentru împlinirea acestui act.

Intrându-se în ordinea de zi, se discută şi hotăreşte următoarele:

1. Se aprobă darea de seamă a activităţii centralei pe anul 1945/46. D. *Amiral Negulescu*, secretarul ge-

neral, la punctul 1 din darea de seamă roagă adunarea generală să ratifice proclamarea ca membri de onoare a domnilor dr. Petru Groza, preşedintele consiliului de miniştri, N. Gheorghiu-Dej, ministrul comunicaţiilor, General C. Vasiliu-Răşcanu, ministru de război şi I. Maurer subsecretar de Stat la comunicaţii, pentru stăruinţa pusă la Moscova şi încununată de succesul retrocedării a parte din navele noastre de război şi de comerţ.

Adunarea prin vii aplauze ratifică proclamarea.

In continuare d. secretar general arată că meritul cel mare în această retrocedare, ca şi a bricului „Mircea" îl are d. Amiral Bărbuneanu, care, în calitatea sa de ministru, a susţinut cu dârzenie ca şi marina să se bucure de încrederea guvernului sovietic.

Mai arată că de îndată ce s'a aflat de reîntoarcerea navei şcoală, Liga a transmis telegrame de mulţumire ddomnilor: Kavtaradze, ambasadorul U.R.S.S., general Susaicov, preşedintele comisiei interaliate, P. Groza, Gh. Tătărescu, general Vasiliu-Răşcanu şi Amiral Bărbuneanu.

D. *Lt. Comandor Mircescu* propune a se da o telegramă şi d-lui amiral Bogdenco, care a susţinut cererile marinei şi căruia d-sa i-a dăruit o flamură a Ligii.

Se păstrează un minut de reculegere în amintirea membrilor Ligii stinşi din viaţă în cursul anului trecut.

2. După ce d. *Inginer N. Georgescu* dă citire raportului cenzorilor, adunarea dă descărcarea consiliului de contul de gestiune pe anul 1945/46.

RAPORTUL CENZORILOR

Subsemnaţii cenzori ai Ligii Navale Române, asociaţie pentru propaganda şi apărarea intereselor pe apă a ţărei, procedând în diferite rânduri la verificarea registrelor de casă şi contabilitate în cursul anului 1945-1946, precum şi la încheerea gestiunei pe acest an, am constatat că înregistrarea veniturilor s'au făcut conform cu chitanţele de încasări şi în mod regulat; de asemene am găsit că actele justificative de cheltueli sunt prevăzute cu aprobările legale, iar registrele de casă şi contabilitate sunt ţinute în ordine şi cu îngrijire.

Din verificările situaţiei de încheere, am constat rezultatul următor:

1.	Incasările generale din cotizaţii, abonamente, produsele Ligii, subvenţii şi donaţii, se ridică la suma	15.076.489
2.	Cheltueli ca: salarii, conferinţe pentru propagandă, încălzit, luminat, furnituri, etc., însumeaază .	14.211.006
	rămâne un sold pentru fondul de rezervă	865.484

Activul Ligii se compune din:

a)	Casa, numerar la 31 Martie 1946	1.594.789
b)	Depuneri la cec, sold numerar .	1.401.219
c)	Titluri înzestr. Ţării şi Armatei, val. nom. 728.500 lei şi de cost . .	684.954
d)	Hârtie neconsumată, în valoare de	727.114
e)	Insigne, val. de cost a celor existente	698.400
f)	Carnete de membru, valooarea a 5.000 buc.	685.440
g)	Val. mater. aflate la filiale . .	695.832
h)	Mobilier filiala Constanţa, rest din împrumut	254.000
i)	Mobilier centrală	20
j)	Garanţii	805
	Total Lei	6.706.582

Ţinem să aatragem atenţiunea asupra constatărei că în general cheltuelile au foost făcute cu cea mai mare economie. Pentru evidenţiere nu avem decât să vă facem cunoscut, că personalul administrativ permanent actual este compus din 3 persoane:

1. Secretarul general; 2.Contapil-cassier; 3. Registrator-arhivar-dactilograf; iar ultimul salar lunar este în total de 342.000 lei, câte 114.000 lei lunar de fiecare.

Găsim că faţă de greutatea de trai în timpurile actuale şi de munca ce trebue să depună fiecare, pentru îndeplinirea şi ţinerea la curent a întregului serviciu al Ligii, această remuneraţie este numai simbolică şi de aceia, ne permitem a vă ruga să se caute a se găsi posibilitatea ca ea să fie sporită şi adusă în concordanţă cu răspunderea şi munca pe care o are fiecare faţă de instituţie.

Faţă de rezultatele constatate la încheerea bilanţului şi contului de profit şşi pierdere, credem că activitatea Ligii Navale Române poate fi considerată ca destul de satisfăcătoare pentru anul 1945—1946, un an destul de greu din punct de vedere economic, dându-ne speranţe din cele mai favorabile pentru viitor.

Bazaţi pe cele arătate mai sus şi în conformitate cu prevederile art. 46 şi 47 din statut, propunem şi vă rugăm, domnilor membri, să binevoiţi a da descărcarea cuvenită consiliului de direcţie, de gestiunea sa pe anul 1945—1946.

Cenzori:
(ss) Ing. Inspector G-ral N. Georgescu,
(ss) Ing. Inspector G-ral I. I. Ghica,
(ss) Ing. Col. Int. Filip,

LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ

BILANŢUL

ACTIV			PASIV		
1	Casa — sold numerar	1.594.798	1	Fond de rezervă	2.738.026
2	Depuneri C.E.C. — sold numerar	1.401.219	2	„ Produsele E. N. R.	2.110.954
3	Titl. Inz. Ţării şi Arm. v. n. 728.500	648.954	3	„ diverse	1.857.602
4	Hârtie — val. neconsumată	727.114			
5	Insigne — val. a 970 buc.	698.400			
6	Carnete de membru val. 5000 l.	685.440			
7	Filiale — val. material	695.832			
8	Mobilier filiala Constanţa rest.	254.000			
9	Mobilier centrala	20			
10	Garanţii	805			
	TOTAL	6.706.582		TOTAL	6.706.582

CONTUL DE PROFIT ŞI PIERDERE

Incheiat la 31 Martie 1946

	DEBIT			CREDIT	
1	Salarii	2.082.000	1	Incasări din vânz. dif. cărţi	263.213
2	Revista — dif. neacoperită	399.649	2	„ „ „ pav. şi embl.	48.600
3	Insigne şi carnete dif. neacop.	690.332	3	„ „ „ 1/3 fond filiale	15.643
4	Conferinţe pentru propagandă	1.443.454	4	„ „ „ diverse	82.566
5	Incălzit, luminat, într. telefon	1.338.715	5	„ „ „ Subv. şi don.	9.283.734
6	Cheltuelli comune cu imob. donat	990.707			
7	Furnit. expediţii, hârtie	526.725			
8	Biblioteca şi premii culturale	275.837			
9	Diverse nepr. şi deplarări	1.080.853			
10	Trecut fond rezervă	865.484			
	TOTAL	9.693.756		TOTAL	9.693.756

Preşedinte
Vice Amiral Adjutant,
N. Păiş

Secretar General
C. Amiral *A. Negulescu*

Contabil. *N. Eanescu*
Verificat bilanţul şi contul de profit şi pierdere şi găsit în conformitate cu registrele

Cenzorii:
Ing. Insp. general *N. Georgescu*
„ „ „ *Ioan Ghica*
Colonel *Filip*

3. Conform art. 72 din statut se fixează pentru anul 1946/1947 cotizaţia de 5000 lei pentru membri majori şi 3000 pentru juniori şi maeştri.

Conform art. 65 cota filialelor din cotizaţia propriu zisă se hotăreşte a fi zero lei.

4. Se aprobă bugetul pe 1946/47 care se ridică la suma de lei 34 milioane. Adunarea aduce mulţţumiri domnului ministru al marinei pentru subvenţţia de 20 milioane pe care a prevăzut-o în bugetul ministerului.

5. Se realeg pe anul 1946/47 aceeaşi cenzori, în persoanele domnilor Ing. I. Ghica, Ing. N. Georgescu, Colonel Filip, iar supleanţi d-nii Col. Drăghicescu, Al. Daia şi şi I. Herjeu.

6. Avându-se în vedere descomplectarea comitetului central, d. Preşedinte propune şi adunarea aprobă ca să fie convocată o adunare generală extraordinară pentru a complecta comitetul. Această adunare va avea loc Duminică 23 Iunie, tot la S.S.M.

7. *D. Amiral Bărbuneanu* dă citire telegramei omagiale către Majestatea Sa Regele Mihai I, Preşedintele de onoare al Ligii.

Intrebat cine va reprezenta Liga la festivitatea dela Constanţa, d. Amiral arată că domnia sa, şi secretarul general.

Ne mai fiind nimic la ordinea de zi, d. Preşedinte ridică şedinţa, mulţumind membrilor.

ACTIVITATEA FILIALELOR

Tg. Ocna

Cu începere din acest an, filiala Tg. Ocna păşeşte în al cincilea an dela înfiinţare. Deşi situaţia a fost grea ; războiul cuprinzând şi Ţara noastră . iar, membrii parte evacuaţi, parte mobilizaţi, totuşi, cei rămaşi au căutat să întreţină în limita posibilităţilor viaţa marinărească.

Datorită evenimentelor şi în special evacuărilor, filiala a pierdut pe Stavarache Melinte, unul din primii fondatori al filialei şi pentru memoria cărui vă rugăm a păstra un minut de reculegere.

Nu s'a făcut nici o cooptare, comitetul fiind complect.

Datorită scopului urmărit, precum şi faptului că, toţi membrii au înţeles ceeace trebuie de făcut, comitetul nu s'a adunat decât de două ori.

Membrii filialei au urmărit cu mult interes cum Marina Regală Română a conlucrat cu celelalte arme, pentru reuşita Victoriei, în ceeace îi revenea.

Din cauza împrejurărilor, greutăţilor de transport şi lipsei în majoritate a membrilor şi parte din populaţie, în cursul anului n'a avut loc nici o conferinţă.

In anul acesta nu a avut loc nici un concurs.

Ziua Marinei a fost sărbătorită în Tg. Ocna, într'un cadru deosebit de festiv.

Un sobor de trei preoţi în frunte cu părintele protoiereu I. Matei, părintele Ioan Boieru, maior confesor Div. 6 Inf. şi diaconul Pruteanu, dela Cf-ta Episcopie a Romanului, au oficiat la Catedrala oraşului Parastasul de pomenire al Eroilor Marinari. Răspunsurile au fost date de corul Catedralei Precista .

Au luat parte toate autorităţile locale, în frunte cu d. colonel I. Eftimiu Cdt. garnizoanei, întreg comitetul filialei L. N. R. în frunte cu d. judecător Alex. Niţă, d. pretor V. Radu, d. primar Enache, d. M. Adameşteanu, directorul liceului „Oituz", d. avocat Constantinescu d-na Dr. Creţulescu, d-na Răşcanu, directoarea şcoalei profsionale de fete, d-na Dr. Jalba, d. I. Gosav directorul şcoalei primare Nr. 1 de băieţi, precum şi toţi membrii ligii N. L. din localitate.

După terminarea slujbi a vorbit în faţa asistenţei, extrem de numeroase, d. vicepreşedinte al Filialei L. N. R., d. Alex. Niţă judecător, despre spiritul de jertfă al marinarilor.

Domnia sa, a încheiat astfel : Pentru faptul că astăzi sunt sărbătoriţi marinarii eroi căzuţi în lupta cu valurile, cu gloanţele, cu obuzele, cu avioanele şi torpilele submarinelor, se cuvine ca noi, care supravieţuim războiului ce abea s'a terminat în Europa şi după ultimele ştiri şi în Asia, să le păstrăm recunoştinţă veşnică şi să le zicem din tot cugetul şi cu tot sufletul, să vă fie somnul lin pe întinsele ape.

A răspuns părintele protoiereu Mateiu, mulţumind comitetului şi d-lui vice preşedinte pentru frumoasele cuvinte spuse şi pentru frumosul parastas făcut pentru pomenirea marinarilor eroi.

Faţă de situaţia în care ne găsim, membrii filialei şi-au dat toată osteneala să facă faţă şi să răspândească

încredere pentru felul cum Marina Română conlucrează cu celelalte arme, atât pe tărâmul militar cât şi pe cel comercial şi economic.

Tulcea

Activitatea Filialei în acest an expunem membrilor propaganda făcută pentru desvoltarea acestei filiale, care din cauza evenimentelor, numărul membrilor scăzuse, însă în acest an a crescut simţitor din cauza propagandei desfăşurate de către d-nii membri din Comitet.

Ziua Marinei conform dispoziţiunilor primite dela Centrală, s'a serbat conform programului, de către autorităţi şi membrii Filialei, oficiindu-se în catedrala Biserica Sf. Nicolae din oraşul Tulcea un serviciu religios pentru pomenirea eroilor marinari căzuţi la datorie pentru patrie.

După terminarea Sfintei Slujbe autorităţile cu clerul membrii Ligii şi cu cele 2 detaşamente din Marină şi Grăniceri sau deplasat pe malul Dunărei când s'a lansat în Dunăre ancora cu flori tradiţională pentru pomenirea eroilor .

In viitor, se va face o întinsă propagandă pentru menţinerea şi desvoltarea acestei filiale.

Prezentăm d-lor membrii, gestiunea filialei pe anul 1945 şi un proect de buget pe anul 1946.

Aducem cele mai frumoase mulţumiri Comitetului de conducere pentru menţinerea acestei filiale şi în deosebi o menţiune d-lui Ion I. Coca secretarul şi casierul filialei care de 13 ani de la înfiinţare a filialei la Tulcea a adus un aport frumos în propaganda făcută pentru desvoltarea filialei şi menţinerea ei.

Braşov

a) S'a închiriat terenul de tenis, pe care l'au avut sub direcţia noastră dela 1 Noembrie 1944 până la 15 Martie 1945.

S'a amenajat pentru patinaj, dându-se acces liber pentru membrii L. N. R.

La această exploatare au fost mult ajutaţi de către tineretul din Schei, — foşti cercetaşi, — şi organizaţi într'o asociaţie sportivă ;

b) Pentru ajutarea tineretuli din Schei, am procurat şi donat asociaţiei lor sportive :

11 buc. tricouri cu măneci,
11 per. chiloţi şi
2 mingii de foot-ball.

c) In cursul lunilor Februarie şi Martie 1945, s'a ţinut cu elevele şi elevii dela liceele din localitaté, două concursuri : unul literar şi al doilea de desen.

Aceste concursuri au fost dotate cu câte patru serii de premii .

Concursul de compoziţie şi de desen, ce-a fost anunrţat a se ţine cu elevele şi elevii din clasele 4-a a şcolilor primare din localitate, a fost anulat.

PROGRAMUL PENTRU VIITOR.

a) Se vor ţine şi acest an o serie de concursuri literarare şi de desen, atât cu elevele şi elevii licéélor, cât şi cu şcolile primare.

b) S'a făcut apel la toţi membrii pentru a duce o propagandă cât mai intensă, spre a se putea mări cât mai mult numărul membrilor din ambele categorii.

c) Dacă situaţie ne va permite, vom lua măsurile nenesare, pentru a se organiza o excursie — cu vaporul — pe Dunăre.

Concursurile Filialei Braşov

La 4 Martie şi 11 Martie filiala Braşov a organizat organizat un concurs literar şi de desen printre tineretul localnic.

A. La concursul literar :

a) *pentru cursul inferior.*

— Descriţi apa satului vostru.
— Apele Ardealului.
— Un apus de soare la mare.

b) *pentru cursul superior :*

— Dunărea principală arteră de comunicaţie a României.
— Apele României în literatură.
— O zi la mare.

B. *La concursul de desen :*

Subiect liber.

S'au prezentat la concurs 32 eleve şi 62 elevi: 44 la compunere şi 50 la desen.

PREMIANŢII ŞI PREMIILE ACORDATE

A. *La concursul literar.*
Curs superior.

a) Băeţi : Crăngu Octavian, clasa 7-a, Şaguna, un penal ; Popovici Liviu, clasa 7-a, Şaguna, un coup papier ; Olariu Mihail, clasa 8-a, Şaguna, una pereche butoni ; Munteanu Cornel, clasa 5-a, Şaguna, un abonament la revistă.

b) Fete : Ioanes Rodica, clasa 8-a, Princip. Elena, una trusă lucru ; Gavăţ Lucia, clasa 8-a, lic. Princip Elena, una trisă mică de lucru ; Priscu Marcela, clasa 8-a, Princip. Elena, un abonament la revistă.

Curs inferior.

Fete : Costescu Maria, clasa 4-a, Princ. Elena, un penal ; Grigoriu Maria, clasa 4-a, Princ. Elena, una cutie compasuri ; Boboc Livia, clasa 4-a, Princ. Elena un creion mină.

B. *Concursul de desen.*
Curs superior.

Băeţi : Almăşan Virgil, clasa 8-a, Şaguna, un penal : Crăciun Const., clasa 6-a Şaguna, un termos ; Panaiotu Gheorghe, clasa 7-a, Şaguna, un creion mină ; Florescu Octavian, clasa 6-a, Şaguna şi Olariu Constantin, clasa 7-a, Şaguna, câte un abonament la revistă.

Fete : Sglimbea Maria, clasa 7-a, Princ. Elena, un penal ; Pojar Paraschiva, clasa 7-a, Comerţ, una trusă lucru ; Brumet Edit, clasa 5-a, Partic. un creion mină ; Ouatu Elena, clasa 6-a, Princ. Elena, un abonament la revistă.

Curs inferior.

Băeţi : Marga Gheorghe, clasa 3-a, Şaguna, una cutie compasuri ; Lengheriu Nicolae, clasa 2-a, Şaguna, una cutie acuarele ; Stancu Teodor, clasa 3-a, Şaguna, una cutie creioane colorate ; Bartha Arpad, clasa 3-a, Rom. Cat., Tatu Ioan, clasa 1-a Şaguna şi Maniu I. Victor, clasa 3-a Şaguna, câte un abonament la revistă.

Fete : Călnescu Valeria, clasa 4-a Princ. Elena şi Simirad Elena, clasa 4-a Princ. Elena, câte o cutie de compasuri ; Cristea Elena, clasa 4-a Princ. Elena, una cutie creioane colorate ; Vlădoiu Elena, clasa 2-a Princ.

Elena şi Bejan Eugenia, clasa 2-a Princ. Elena, câte un abonament la revistă.

Rezultatul la concursul între elevii dela Coleguil Militar Braşov (26.IV.945) au fost următoarele :

A. COMPOZIŢIE

Clasa IV-a : Premiul I-iu, elevul Dumitrache Mihai ; Premiul II, elevul Cismariu Amuliu ; Premiul III, elevul Ghiţă Alexandru.

Clasa III-a : Premiul I-iu, elevul Munteanu Vasile : Premiul II, elevul Tănase Nicolae ; Premiul III, elevul Rotaru Traian ; Menţiune, elevul Simion Vasile.

B. DESEN

Clasa IV-a : Premiul I-iu, elevul Ioan M. Petre ; Premiul II, elevul Dumitrache Mihail, Premiul III, elevul Acatrinei Mihai ; Menţiuni, elevilor Cismariu Amuliu şi Modan Justică.

Clasa III-a : Premiul I-iu, elevul Rotaru Traian ; Premiul II, elevul Badea Ioan ; Premiul III elevul Rada Nicolae ; Menţiune, elevilor Toma Ioan şi Munteanu vasile.

Alt concurs

Harnica filială din Braşov a mai organizat următoarele concursuri interşcolare:

17 Februarie unul literar

24 Februarie unul de desen.

La concursul de compunere s'au dat spre tratare următoarele teme, pe alese:

— O plimbare dealungul unei ape:

— Dunărea ca importanţă geografică, istorică şi economică.

— Oltul punte de legătură între Ardeal şi ţară.

— Apele ca isvor de inspiraţie la scriitorii noştri.

Cursul inferior:

— O întâmplare în legătură cu apa.

— Apele ca mijloc de orientare şi de trai în viaţa noastră.

— O zi în tovărăşia unei ape.

S'au prezetnat 63 concurenţi, — 37 eleve şi 26 elevi.

La concursul de desemn subiectul a fost liber, dar în legătură cu apele. S'au prezentat 58 concurenţi, — 20 eleve şi 38 elevi.

PREMIAŢII

Concursul literar

A. Curs superior

Pr. I Popovici Liviu Dor, Liceul A. Şaguna cl. VIII-a
(un penar de piele)

Pr. II. Crângu Octavian, Liceul A. Şaguna cl. VI-a.
(un briceag)

Pr. III. Munteanu Cornel Liceul A. Şaguna cl. VI-a.
(un creion mină)

Pr. I. Costescu Maria Liceul Pr. Elena cl. V-a.
(un faraş cu perie pt. masă)

Pr. II Cristea Elena Liceul Pr. Elena cl. V-a.
(o trusă pt. lucru de mână)

Pr. III. Enescu Valeria Liceul Pr. Elena Cl. V-a.
(foarfece pt. lucru)

B. *Curs inferior.*

Pr. I. Goia Aurel, Liceul A. Şaguna, Cl. II-a.
(un termos)

Pr. II. Diceanu Dan, Liceul „Meşota", cl. IV-a.
(un briceag)

Pr. III. Gheorghiu Teodor Liceul „Meşota", cl. IV-a.
(un creion mină)

Menţiune, — Gălăşanu Mihail Liceul „Meşota" cl. III-a.

Pr. I. Ţăranu Alexandra Lic. Com. fete, cl. IV-a.
(o trusă lucru de mână)

Pr. II. Socaciu Valentina, Lic. Princip. Elena, cl. III-a.
(foarfece pt. lucru).

Pr. III. Georgescu Silvia, Lic. Princ. Elena", cl. II-a.
(un creion mină)

Menţiune, — Perşinaru Olimpia, Lic. Princ. Elena cl. I-a.

Concurs de desemn

Pr. I. Crăciunescu Constantin, Liceul A. Şaguna, cl. II-a (un termos)

Pr. II. Dobre Gheorghe Uzina I. A. R.
(un briceag)

Pr. III. Rulea Constantin Lic. A. Şaguna cl. VI-a.
(creion mină)

B. *Curs inferior.*

Pr. I. Goia Aurel Lic. A. Şaguna, cl. II-a.
(o gamelă ovală).

Pr. II. Dinu Gheorghe, Lic. „Meşota", cl. III-a.

Pr. III. Tatu Ion Lic. A. Şaguna cl. II-a.
(un creion mină).

Menţiune, — Lengheru Nicolae Lic. A. Şaguna cl. III-a

Premiu I. Drăghicescu Cecilia Lic. Pr. Elena cl. IV-a.
(o trusă de lucru de mână)

Pr. II. Teodoru Ortensia Lic. Pr. Elena cl. IV-a.
(foarfece de lucru).

Pr. III. Bejan Eugenia Lic. Pr. Elena, cl. III-a şi Ana Moroiu Lic. Comercial cl. III-a
(câte un creion mină).

Menţiune, — Rusu Viorica Lic. Pr. Elena cl. III şi Vlădăreanu Mariana Lic. Comercial, cl. IV-a.

Impărţirea premiilor s'a făcut la 7 Aprilie în cadrul unui program artistic deschis cu cuvântarea elevului *Guima Ioan.*

Dragi colegi şi colege,
Dragi Prieteni,

Astăzi aniversăm 19 ani dela înfiinţarea L. N. R. societate în care s'au grupat toţi cei ce iubesc mrea.

In ziua de 7 Aprilie 1927, un grup de români marinari şi alţi iubitori ai mării, au pus temelia acestei instituţii maritime, — pentru ca în ziua următoare, — 8 Aprilie — să fie recunoscută ca persoană juridică de către Tribunalul Ilfov.

Au trecut aceşti 19 ani, pentrucă munca s'a dus în tăcere.

In acest timp, regretatul Amiral Coandă, sufletul şi iniţiatorul Ligii, a luptat mult pentru a da marinei noastre un nou vas „Bric Mircea" pe care tinerii marinari, să-şi poată căli sufletul şi trupul în greua meserie ce şi-au ales-o.

Iarăşi este de remarcat frumoasa şi rodnica activitate ce-a dus-o ani de zile, Principesa, — actuala Arhiducesă, — Ileana, o mare şi chiar îndrăgostită a mării.

Nu trebue să uităm pe conducătorii actuali ai centrale.

Toţi aceştia, înconjuraţi de mulţi alţi iubitori ai apelor şi mării noastre, au luptat, realizând lucruri minunate şi cu mari speranţe pentru viitor.

L. N. R., a fost înfiinţată pentru a orienta, informa tineretul nostru să apere interesele noastre pe apă, ducând o propagandă maritimă ; numai ajutând şi iubind marina, vom progresa şi vom ajunge la înflorire.

Problema Industriei navale la noi

de Elev Ing. CRISTOFOR V. ŞTEFĂNESCU

ub un titlu asemănător s'a mai publicat cândva aci un articol în care se examina problema în spiritul situaţiei de atunci, care nu mai corespunde parţial, acum şi în viitor, din cauza succesiunei evenimentelor.

O problemă a construcţiilor navale la noi există în fond de secole, începând odată cu întemeerea ţărilor româneşti. Şi atunci ca şi acum, aceasta era determinată de schimbul de mărfuri pe apă şi se resimţea din cauza lipsei de personal tehnic. Mai toţi constructorii erau italieni, veniţi din statele maritime cu care eram în strânse legături comerciale (Genova, Veneţia, etc.), iar desele noastre păduri, furnizau din belşug materialul necesar. Câte un şantier exista aproape în fiecare port dunărean. De altfel, denumirea de „Calafat" este cel mai puternic indiciu al acestei existenţe în părţile oltenești, de îndată ce s'a transmis acestui port.

In ultimul secol, complexul de împrejurări politico-economice a accentuat puternic această problemă, iar într'un viitor foarte apropiat va atinge o amploare puţin cunoscută. Pentru rezolvarea ei s'a pornit fără a se avea în vedere un program naval echilibrat şi bine studiat, din cauza lipsei înseşi a unui program de mari realizări statale în toate domeniile. Din această cauză, tot ceeace s'a realizat până acum, s'a făcut pe apucate, iar consecinţele s'au simţit întotdeauna.

Problema industriei navale naţionale nu este independentă, ci este în funcţie de următoarele realizări necesare :

1. Mărirea producţiei agricole cantitativ şi calitativ pentru a dispune la export de cantităţi mai mari de cereale;
2. Lucrări hidrotehnice pe Dunăre şi afluenţi pentru ameliorarea navigaţiei şi creearea de noi surse energice eftine, care vor permite obţinerea la export a unui disponibil ridicat de combustibili lichizi ;
3. Modernizarea porturilor existente şi creearea altora acolo unde va fi nevoe :
4. Evoluţia industriei naţionale.

Ori toate acestea vor concura la sporirea traficului pe apă. Insă din cauză că războiul a lăsat urme foarte adânci în parcul nostru de vase, va trebui să facă apel în primul rând la industria navală naţională spre a-l reface. Economia ţărei se resimte acum tocmai din lipsa mijloacelor de transport pe apă.

In consecinţă programul naval ce se impune neapărat a fi realizat trebue să conste din :

1. Scoaterea şi repararea tuturor navelor existente şi
2. Construcţii navale noi.

Pentru activarea vieţei economice, executarea va trebui să se facă în ţară pe cât este posibil, după ce s'a procedat la o organizare raţională a industriei navale şi a celor auxiliare.

După primul război mondial s'a înregistrat şi la noi o goană după întemeerea de şantiere navale, mai mult sau mai puţin utilate, care în lipsa unui program naval bine conceput şi din cauza conjuncturei economice foarte puţine au putut supravieţui, marea majoritate sucombând sau schimbând de obiect.

In timpul actualului război multe au reînviat, în afară de altele nou întemeiate. Dintre acestea numai 4 sunt adevărate şantiere navale, restul fiind mai mult forjerii navale şi ateliere de reparaţiuni. In legătură cu acestea din urmă, se constată aproape peste tot că oricine dispune de capital şi intenţionează să-şi construiască un vas oarecare, înjghebează mai întâi un asemenea atelier, mai mult decât şantier. Este deci logic ca viaţa acestora să fie foarte limitată, iar valoarea construcţiei este oarecum discutabilă, din cauza utilajului materialului şi personalului.

Situaţia actuală a industriei navale naţionale, după datele D-lui prof. g-ral ing. Vasile Năsturaş, este următoarea :

Santiere navale satisfăcător utilate.
P. C. A. T. Severin cu 1000 lucrători, eventual 2000.
S. N. R. Brăila cu 500 lucrători, eventual 1000.
S. N. G. Galaţi cu 2000 lucrători, eventual 3000.

(urmare din pag. 62)

Aceasta este justificarea înfiinţării filialei la Braşov.

Noi tineretul am înţeles, ne-am strâns rândurile şi pentru a dovedi că suntem dornici de acest lucru, am cerut să ni se înfiinţeze „Cercul cultural" al nostru, pe care-l inaugurăm azi.

Aci noi vrem ca pe lângă distracţie, să ne informăm unii pe alţii, numai pentru bine şi progres.

Această dublă aniversare, — a celor 19 ani de existenţă a L. N. R., şi înfiinţarea Cercului Cultural, ne-a hotărît ca astăzi să ne întrunim cu toţii, pentru a răsplăti şi-a aduce un pios omagiu tuturor marinarilor noştri, precum

Tot azi ne-am rezervat plăcerea de-a arăta mulţumirea noastră faţă de concurenţii ce au participat la cele două concursuri ce s'au ţinut de către L. N. R., în cursul lunii Februarie a. c., — recompensând pe cei ce s'au remarcat.

Urăm mulţi ani, plini de muncă rodnică, L. N. R., iar Cercului Cultural al nostru, îi dorim prosperitate şi îndemn camaradele şi camarazii mei, de-a lupta să obţinem cât mai mulţi aderenţi, după cum le recomand de-a fi dârzi în lupta frumoasă ce ne-am propus s'o ducem.

Trăiască Marina Română !

A urmat apoi:

— Declamaţie „Naufragiul" eleva Vlădărescu Marian.
— Muzicuţă, elevul Mărculescu Gheorghe.
— Lecturi, ale lucrărilor premiate dela concursul literar L. N. R., ţinut în ziua de 17 II. 1946.
— Muzicuţă, elevul Guiman Ioan.
— Acordeon elevul Mărculescu Gheorghe.
— Anecdote, elevul Guiman Ioan.
— Impărţirea premiilor.
— Cuvânt de închidere, elevul Gălăşeanu C.

S. N. C. Constanța cu 500 lucrători, eventual 2000. și Arsenalul Marinei Regale la Galați, unde pot lucra eventual 1500 lucrători.

Pot construi nave de maxim 3000 t.

Șantiere slab utilate, forjerii și ateliere navale .

Neptun (Galați), S. F. R. Alexici, Tomescu, Danubiu, I. R. N. Izbânda, Cecrhez (toate la Brăila), etc.

Personal.

40 ingineri dintre care numai 7 ingineri navali, 150 maeștri, 3500 lucrători și 1500 ucenici.

Se constată insuficiența numerică a personalului destinat proectării de nave și trasajului. Este interesant a se aminti că aproape toți bunii trasatori sunt italieni, care au practică îndelungată.

Posibilitățile actuale ale industriei navale se limitează la reparațiuni de tot felul și construcții noi de nave fluviale sau de cabotaj, cu material adus parte din străinătate, aparatul motor și instalațiile de bord fiind în întregime importate.

In detrimentul nostru și al industriei navale naționale în special, mai persistă ideea nefastă de a se face anumite reparațiuni, construcții noi sau chiar achiziționări în străinătate.

Pentru evitarea oricăror neplăceri, industria navală trebue imediat dirijată de un „Consiliu tehnic naval", pendinte de S. S. M. și să fie în continuă legătură cu „Consiliul superior al transporturilor și tarifelor" și cu „Consiliul superior tehnic". Menirea acestui consiliu va fi :

1. Organizarea și dirijarea industriei navale.
2. Repartizarea cotelor de lucrări, astfel încât să se asigure producția și desvoltarea șantierelor în condițiuni optime.
3. Controlul tehnic și financiar al șantierelor navale.
4. Facilitarea procurării materialelor.
5. Formarea personalului tehnic de toate gradele și specialitățile.
6. Conducerea cercetărilor și experiențelor în laboratoare și bazine de încercări.
7. Elaborarea programului naval.

In compunerea lui vor trebui să intre câte un tehnician reprezentant al Marinei Regale, Marinei comerciale, șantierelor navale, atelierelor de reparații, armatorilor, societăților de navigație și al ministerului comunicațiilor .

Prin măsurile ce va trebui să le ia, este cert că va determina un program naval, constând din nave standardizate, și va reuși să scoată industria navală din letargia în care se află, curmându-se odată cu risipa de material și bani, ce o fac anumiți specialiști ad-hoc pentru a realiza anumite construcții neeconomice sau chiar fanteziste.

Pentru desvoltarea acestei industrii vor fi necesare deasemeni măsuri protecționiste, obligând chiar o investiție de capital în acest domeniu. La nevoe va trebui să se recurgă, și la o asemenea măsură pentru a scoate banii din întuneric și a-i pune să servească la activarea vieței economice a țărei. Cei interesați vor trebui edificați complet asupra rentabilității mari a acestor investiții foarte utile. In acest domeniu industrial, dată fiind și actuala situație, Statul poate participa mai mult prin măsuri, care să asigure o desvoltare liberă și grabnică, iar particularilor le revine sarcina de a aduce un însemnat aport financiar, având garantată rentabilitatea.

Rezultă deci că este în interesul tuturor a se asigura desvoltarea industriei navale, capabile a concura într'o mare măsură la ridicarea standardului de viață al țărei.

In fața avantajelor ce le prezintă desvoltarea construcțiilor navale, este firesc să fie pusă întrebarea : „șantierele navale pot satisface cerințele unui eventual program naval bine conceput, constând din reparații și construcții noi ?"

Examinând obiectiv situația momentană a industriei navale și acelor auxiliare, se poate da numai un răspuns afirmativ parțial, din cauza insuficienței utilajului și a lipsei parțiale de materiale, aparate motoare, instalații de bord, etc.

Acum șantierele și atelierele pot efectua numai reparații la corp și motor pentru navele fluviale, la cele maritime nepunându-se această problemă. Pe întreaga Dunăre însă sunt o serie întreagă de nave eșuate sau scufundate, care pot fi recuperate prin scoaterea lor la suprafață și reparare generală. Scoaterea epavelor se impune și pentru a elimina pericolul ce-l prezintă pentru navigație.

Pentru scoaterea și salvarea acestor nave este nevoe a se dispune de următorul material :

8 cilindri ridicători de 600 t.

1 grue flotantă de 150—200 t. putere de ridicare,

2 șlepuri-atelier cu câte o grue de 25 t. la pupa,

1 remorcher de salvare cu motoare Diesel 2x800 HP, putând fi utilizat și ca spărgător de gheață sau ca remorcher de Cataracte ,având 300 t.

1 doc plutitor de 4500 t. compus din 3 secțiuni.

Eventuala salvare sau scoatere a navelor de mare este foarte discutabilă absolut din toate punctele de vedere.

Cea de a doua parte a programului naval, constând din construcții fluviale și maritime, nu se poate executa decât parțial și sub anumite rezerve. Există totuș o posibilitate : în cazul când am putea fi ajutați de străinătate, ceeace implică în consecință anumite acorduri economice.

Printr'o practică efectivă în țară și străinătate, inginerii noștrii navali vor putea proecta navele necesare, însă nu vor avea posibilitatea de a le experimenta modelele, din cauza lipsei unui bazin de încercări.

Cu o mică sporire de utilaj se poate construi în bune condițiuni navale fluviale și cele de cabotaj cu material în parte străin și cu aparatul motor, propulsorul și instalațiile de bord importate.

Pentru navele de mare, chestiunea este mai delicată, atât prin insuficiența utilajului, cât și prin lipsa materialelor de rezistență mai mare.

Este natural să se întâmpine toate aceste greutăți, deoarece pentru a satisface asemenea exigențe, o industrie trebue să marcheze o evoluție distinctă, să fie în curent cu progresul tehnicei și să aibă reale debușee cu un grad de siguranță cât mai ridicat. Ori la noi industria navală stă de atâtea decenii într'o stare latentă, supărătoare pentru economia națională.

Teoretic o îmbunătățire simțitoare a situației o poate aduce „Consiliul tehnic naval", organizând pe baze solide întreaga industrie navală. Acest lucru va antrena practic o desvoltare sensibilă, constând în următoarele realizări necesare și de o capitală importanță :

1. Mărirea actualelor șantiere pentru a putea construi orice tip de vas fluvial, nave de cabotaj și cargoboturi de mare. 5000 t, în afară de reparațiuni de orice categorie.

2. Gruparea și utilarea forjeriilor și atelierelor navale pentru a executa construcții mici și reparații, în cât mai bune condițiuni.

3. Creearea unui șantier naval, capabil a construi și nave mari de peste 5000 t. Un asemenea proect a fost examinat acum câțiva ani, dar evenimentele au împie-

decat desfăşurarea lucrărilor necesare, chiar dela începput.

Printr'o examinare obiectivă, ţinând seama de toţi factorii ce determină alegerea locului pe care va fi construit un asemenea şantier, cel mai indicat port este Brăila, deoarece prezintă mari posibilităţi de uşoară extindere, iar după atenţia ce i se va acorda va putea deveni cel mai puternic de pe întreaga Dunăre, cel puţin.

Utilajul necesar ar avea următoarea compunere :

a) laborator nautic şi bazin de încercări ;

b) cală de construcţie, prevăzută cu macarale turn, grinzi de lansare cu cărucioare pe şine şi acţionate de vinciuri, schele metalice, etc. ;

c) bazin servind ca bazin de radub, pentru nave mari, parte ca bazin cu apă pentru armarea navelor lansate, fiind deservit de toate instalaţiile necesare ;

d) doc flotant ;

e) atelierele şi instalaţiile necesare, cum sunt : centrala electrică, centrala de abur, centrala de aer comprimat, turnătoria de fontă, oţel şi metale neferoase, forjerie, atelier mecanic, sculărie, ajustaj, sudură, tinichigerie, tubulatură, profilate (îndoit coaste şi confecţionat cuple), montaj (construcţii în fer), marangozerie, tâmplărie, nichelaj şi arămărie, căldări şi turbine, aparate motoare (motori cu explozie şi Diesel), motoare şi aparataj electric, armament, zelărie, vopsitorie, sală de trasaj, etc. ; apoi clădiri pentru birouri, magazii şi eventual chiar o colonie de lucrători.

La aceste dimensuini ale şantierului, natural că va trebui să-i corespundă un deosebit modernism în organizare, conducere şi exploatare.

Terenul cu anumite amenajări ar putea fi cel din aval de Docurile Brăila, din care s'au expropiat în 1943 pentru acest scop o suprafaţă de 50 ha. Eventual s'ar putea desvolta la maxim numai cel existent S. N. R.

4. Recuperarea ferului vechi şi desvoltarea industriei siderurgice vor permite obţinerea cantităţilor necesare de material feros, recurgându-se la ajutorul străinătăţei numai pentru oţeluri şi table speciale. Pentru producţia siderurgică indigenă se impune să avem o adevărată politică pentruca nu cumva printr'un preţ prea ridicat, să se favorizeze, în cele din urmă, darea comenzilor, ce formează obiectul programului naval, în străinătate.

5. Căldările se pot construi în ţară în bune condiţiuni, întreprinderile respective având o îndelungată experienţă.

6. Industria mecanică grea poate deasemenea să furnizeze turbinele cu aburi.

7. Motorii termici vor mai trebui câtva timp să fie importaţi, până când industria naţională va trece la producţia în serie.

8. Ţevăria deasemenea va trebui importată încă puţin timp.

9. Industria electrică poate furniza în bune condiţiuni toate echipamentele necesare.

10. Industria lemnului, 11. cea chimică (vopseli, pituri) 12. a pânzei de vele, 13. a garniturilor, etc. vor trebui şi ele desvoltate şi ca auxiliare ale industriei navale. 14. Anumite instalaţii de bord şi maşini auxiliare nu se pot fabrica deloc în ţară, deoarece sunt complicate şi necesită o îndelungată experienţă în construcţia lor.

15. Personalul tehnic cu actuala sa pregătire nu corespunde exigenţelor tehnicei navale, care a realizat progrese simţitoare în ultimii cinci ani.

Astfel inginerii navali vor trebui să se specializeze cât mai mult din punct de vedere practic, iar nivelul cunoştinţelor profesionale ale lucrătorilor va trebui ridicat şi el, spre a corepsunde speranţelor ce se pun în ei.

De asemenea va trebui să se procedeze şi la formarea personalului tehnic mediu, inexistent azi, dar foarte folositor în conducerea lucrărilor pe şantier. Totodată se impune şi înlăturarea pseudo-specialiştilor, care urmăresc numai un profit material cât mai mare.

Viitorul ne ameninţă cu foarte sumbre perspective, dacă nu ne vom grăbi să dăm industriei navale desvoltarea ce i se cuvine, căci de pe acum capacitatea de lucru de 10.000 t. anual a devenit insuficientă.

Trebue o conducere cunoscătoare, bine intenţionată şi dornică de realizări, pentru a repara ceeace s'a prejudiciat în trecut desvoltărei industriei navale, prin delăsarea avută faţă de programul naval sau neînţelegerea situaţiei favorabile în care am putea fi puşi, dacă s'ar arăta interesul cuvenit.

Sosește timpul realizărilor !

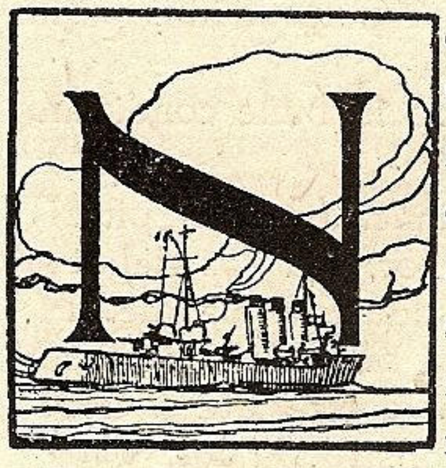
Mare

Din sbuciumul tău neobosit,
s'a plămădit clocotul firii mele,
etern setoasă şi nestatornică Mare.
Tu, care eşti balsam de binecuvântări
peste ultimile rsturi de ruine
şi nepotolită nimicitoare a idealurilor sfinte,
făurite din boarea miresmelor ce nasc
din visarea de purpură întinsă ca o vrajă caldă
pe braţele-ţi svâcnind de tiranică neliniște ;
tu, care m'ai mângâiat cu nostalgice adieri
de visuri şi speranţe,
m'ai adăpat din cupa diabolicelor năzuinţe
fără de sfârşit ;
te ador ingrată, în mistica şi sublima ta ipocrizie,
şi te blestem pentru că m'ai învăţat să te iubesc.

PUICAMAR

U. S. S. LUDLOW

de NAVARCU



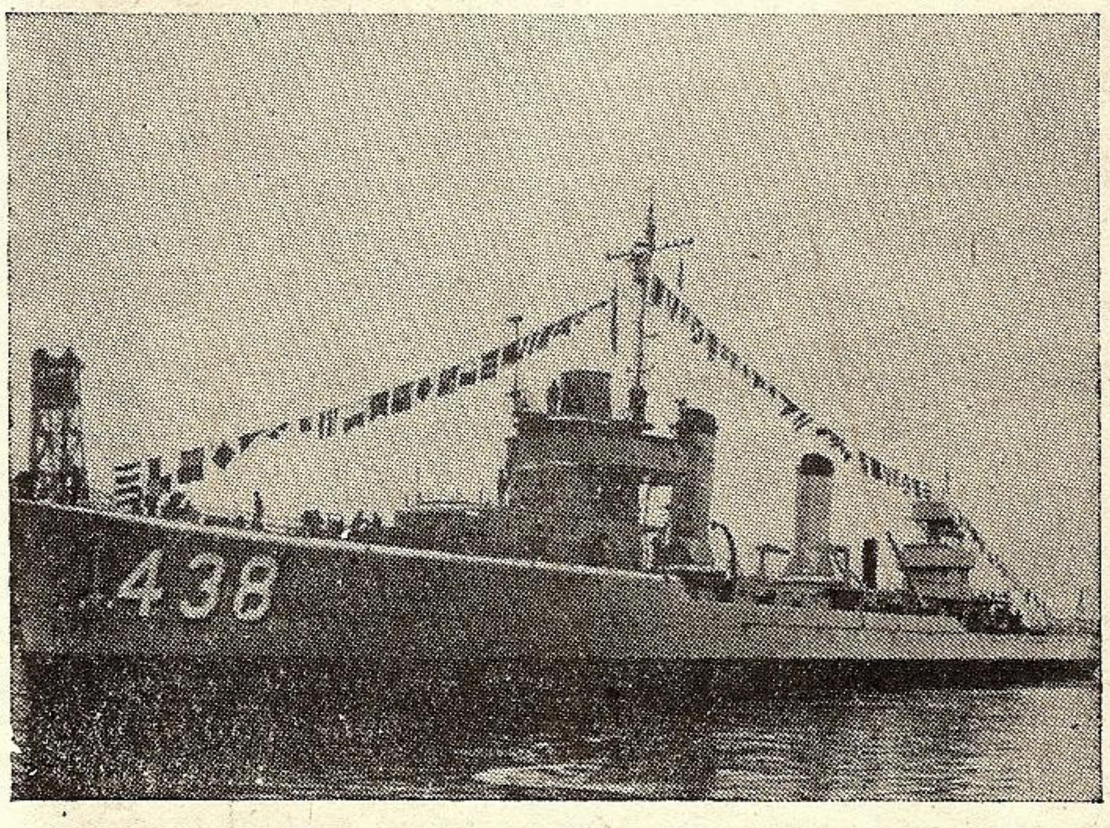
Norocul lui Schröder este colosal! Care dintre cetitorii mai bătrâni nu-şi aduc aminte de această reclamă pentru bilete de loterie! Sau care dintre cei mai tineri nu s'a simţit tentat de o îmbogăţire rapidă şi uşoară prin „colectura norocoasă Stănoiu" !

Războiul, la fel cu loteria, este un joc de noroc : unii câştigă, ies îndemni din el, pe când alţii pierd sau se prăpădesc.

Navele, pe care marinarii le consideră drept fiind vieţuitoare, sunt la fel cu oamenii : unele au noroc iar altele nu.

Una din navele care s'a bucurat de un noroc monstru în războiul trecut este distrugătorul Statelor Unite U. S. S. LUDLOW.

Acest distrugător cu o lungime de 104 m., o deplasare de 1630 tone şi o viteză de peste 36½ noduri este printre cele mai noi ale Marinei Americane, făcând parte din programul de construcţii 1939—40 şi fiind terminat tocmai în 1942.



Distrugătorul U. S. S. LUDLOW imediat după lansarea sa în anul 1941 de către şantierele Bath Iron Works din Bath (Maine) Aparatul propulzor şi căldările de aburi au fost instalate înainte de lansare. Lipseşte încă armamentul de tunuri şi tuburi lans-torpile.

Data recentă a terminării ei nu a împiedicat ca nava să ia parte cu succes la trei operaţiuni : la debarcarea în Africa de Nord din 8 Noembrie 1942, la debarcarea în Sicilia din Iulie 1943 şi la debarcările în Italia continentală din următoarele două luni. In cursul acestor operaţiuni nava a fost avariată de două ori, însă nici o perdere serioasă în rândurile echipajului. In afară de aceastăU. S. S. LUDLOW a mai făcut serviciu ca escortator de convoi de aprovizionare în apele Atlanticului şi a luat parte la campania din Anzio (Italia) până când o lovitură directă l-a silit să se retragă.

Armamentul relativ puternic al navei, — 6 guri de foc de 127 mm, — a adus servicii bune cauzei Naţiunilor Unite. Cu toate acestea este îndoielnic dacă vreodată se cunoaşte exact rezultatul obţinut, deoarece focul a fost în mare parte cu bătaia maximală contra obiectivelor la uscat. Insă Divizia Herman Goering a armatei naziste a avut tot prilejul să resimtă efectul focului navei. Incepând dela debarcarea în Sicilia şi în timpul debarcărilor ulterioare U. S. S. LUDLOW a tras cu tunurile lui în rândurile zisei divizii. La Salerno s'a apropiat până la distanţa de 1600 m. pentru a distruge tancurile şi bateriile mobile divizionare.

După cum am spus mai sus, acţiunea dela Anzio i-a fost fatală. Un proiectil de 152 mm, a lovit nava pătrunzând adânc în interiorul ei, din fericire fără a face explozie. Totuşi lovitura a fost pricina unei serii întregi de circumstanţe şi a cauzat răni mai puţin importante unui număr de ofiţeri şi oameni din echipaj.

Un radiotelegrafist, postat ca vigie pe acoperişul timonieriei, a suferit arsuri la păr şi la geana stângă de pe urma trecerii obuzului pe lângă capul lui.

Proiectilul a căzut la picioarele lui producând o gaură mare în punte. Pe comanda dedesubt stăteau comandantul şi secundul distrugătorului. Secundul ţinea în mână un carton cu radiotelegrame. El a auzit o şuerătură pe lângă urechi şi a constatat dispariţia cartonului cu telegrame din mâna lui. Uitându-se în jos în căutarea lui, a văzut spre marea lui surprindere că o bucată de tablă din bordajul punţii se oprise în deschizătura sacoului lui fără a-l răni. Insă coamndantul a fost rănit de o schijă în piciorul stâng astfel încât a trebuit să fie evacuat şi secundul să preia comanda navei.

Obuzul nu s'a mulţumit cu atâta ci a pătruns şi prin comandă, în puntea dedesubtul ei. Aici se afla un căpitan care stătea cu un picior pe o lădiţă cu proectile antiaeriene de 20 mm. Dintr'o dată lădiţa nu mai era, iar ofiţerul a căzut cu faţa 'n jos. Obuzul cauzase risipirea proiectilelor din lădiţă şi pătrunse mai departe în interiorul navei. Muniţia fusese împrăştiată printre cei 9 oameni de echipaj din jurul căpitanului şi din fericire un dezastru a putut fi împiedicat nefiind rănit decât un singur om care a avut o fractură a piciorului stâng.

Proiectilul buclucaş s'a oprit în fine în careul echipajului unde se aflau doi oameni, Unul dintre aceştia, un

om nu numai voinic dar şi curajos, a luat în braţe obuzul în greutate de 45 kilograme, care nu făcuse explozie, după ce lovise nava. Cu proiectilul în braţe urcă repede scările, aleargă pe punte şi-l aruncă peste bord înainte ca el să poată fi pricină a noui pagube.

Comandantul şi subofiţerul cu piciorul rupt au fost debarcaţi şi internaţi în spital. Nava s'a înapoiat în patrie sub conducerea secundului şi a intrat în arsenal pentru reparaţii. După ce a fost repusă în bună stare nu s'a mai întors în Europa ci a fost trimeasă în Oceanul Pacific, unde a luat parte la bătălia din Marea Filipinelor în 19 şi 20 Iunie 1944.

Acţiunea în prima din aceste două zile consta în două bătălii aeriene deasupra insulei Guam contra unor escadre aeriene japoneze pornite depe navele port-avion şi încercând să aterizeze pe insulă pentru a-şi reîmprospăta rezerva de combustibil.

Rezultatul acestei prime zile a fost distrugerea a 402 avioane nipone dintr'un total de 545 aparate. Pierderile americane s'au ridicat la doborârea a 17 avioane şi la avarii mai puţin însemnate la 4 nave de suprafaţă.

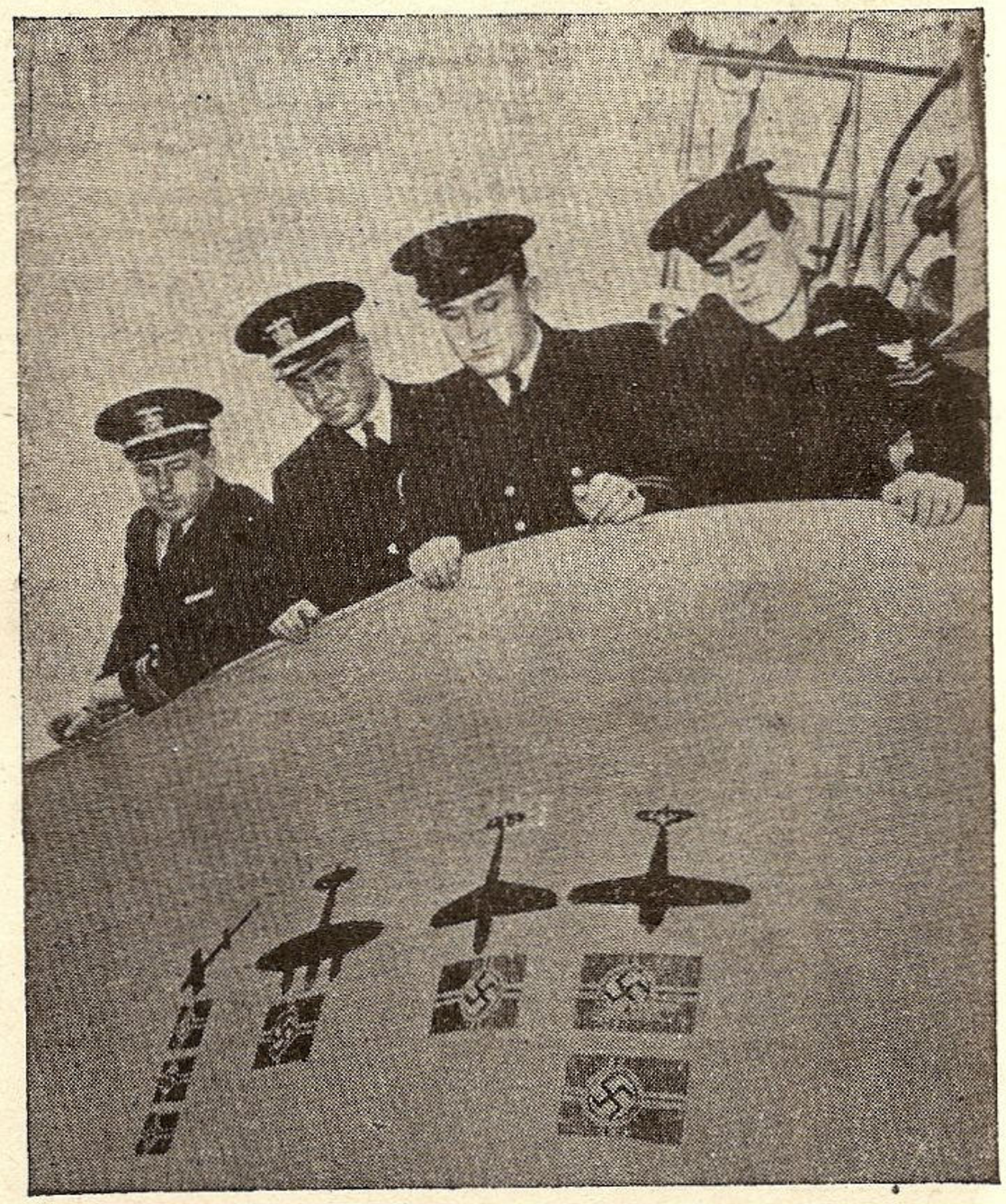
Era puţin probabil că japonezii să continuie atacurile aeriene pentru a veni în ajutorul garnizoanelor lor asediate depe arhipelagul Marianelor, deoarece perderile lor anterioare în port-avioane fuseseră grele. Flota americană s'a îndreptat spre apus pentru a face pe japonezi să accepte bătălia.

Avioanele americane trimise în recunoaştere în dimineaţa zilei de 20 Iunie 1944 nu au găsit inamicul decât în cursul după amiezei. Astfel soarele apusese aproape în momentul în care valurile de atac au pornit depe bordul navelor port-avion americane. Insă flota niponă se găsea la o depărtare aşa de mare înspre apus încât avioanele americane au fost nevoite să opereze cu raza lor de acţiune maximală.

Rezultatul acestor atacuri a fost scufundarea a 2 nave port-avion, 2 distrugătoare şi 1 petrolier inamice şi avarierea gravă a altor 3 nave port-avion, 1 cuirasat, 3 crucişătoare, 1 distrugător şi 3 petroliere. Americanii au pierdut 16 avioane doborâte de către artileria antiaeriană şi aparatele de luptă nipone.

Continuarea atacului a fost imposibilă din cauza lipsei de combustibil a avioanelor operând la maximul de raza de acţiune şi de venirea întunericului. Piloţii americani au avut cele mai mari dificultăţi să-şi regăsească navele port-avion şi mulţi dintre ei nu au aterizat pe bordul acestora decât după lăsarea întunericului. Nu mai puţin de 73 avioane americane au fost pierdute din cauza lipsei de combustibil sau depe urma accidentelor de aterisare. Insă peste 90% din echipajele evioanleor silite să ameriseze în apropierea flotei americane a fost salvat de distrugătoare şi crucişătoare, cu tot întunericul.

Evident că aceste pierderi erau grele. Dar ele apar justificate de pierderile şi mai grave ale flotei japoneze

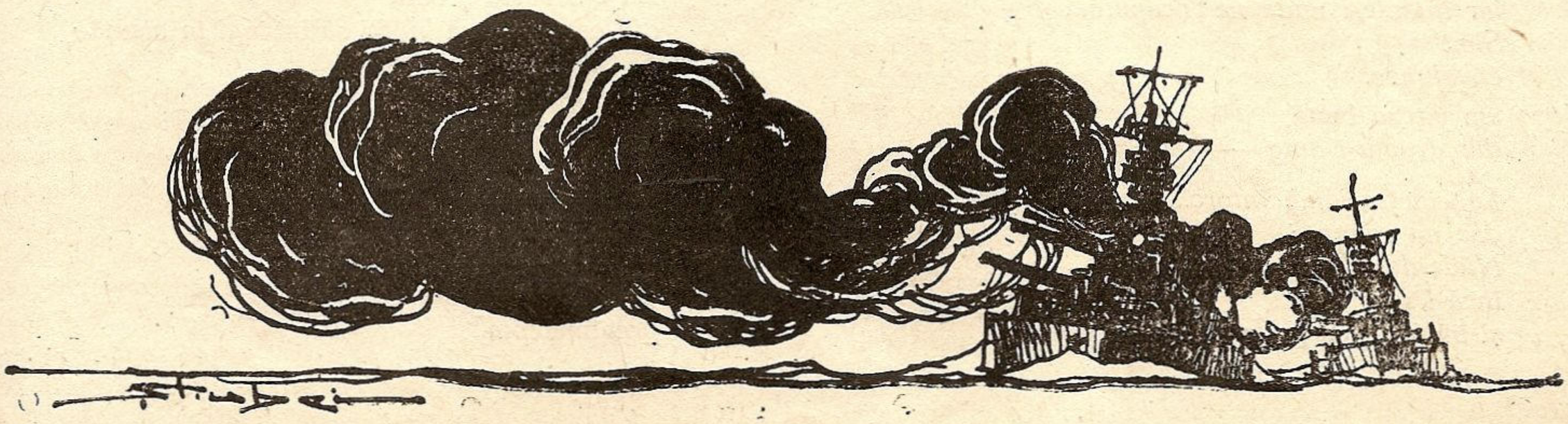


Pe puntea de comandă a distrugătorului U. S. S.: secundul, ofiţerul de artilerie, un maestru-artilerist şi un sergent-lemnar. Figurile de pe copastia comenzii indică loviturile la inamic obţinute de navă în cursul luptelor anterioare.

şi de faptul că inamicul a fost împiedicat să stânjenească operaţiunile de debarcare a amricanilor în insula Saipan (Mariane) din ziua de 15 Iunie 1944 şi cel următoare.

Flota japoneză s'a retras în noaptea din 20 spre 21 Iunie 1944 şi ocuparea arhipelagului Marianelor nu a mai întâmpinat vreo adtă împiedicare.

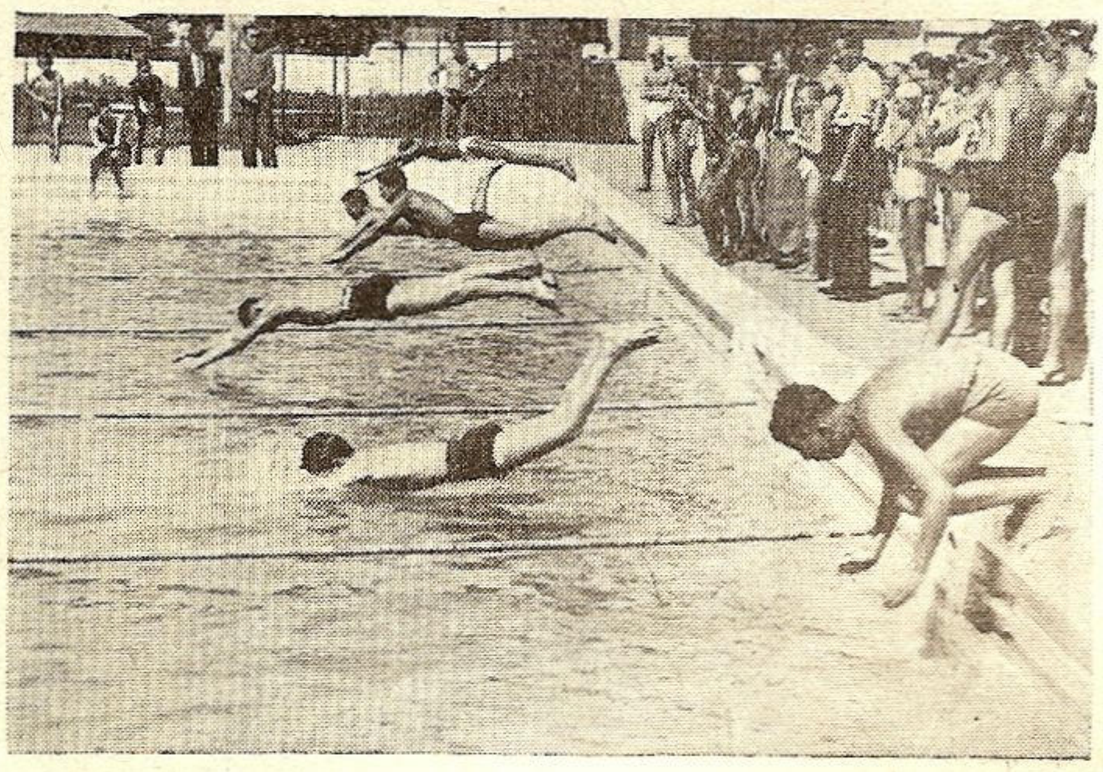
Pentru materialul pe care este bazat textul şi pentru ilustraţiile care îl însoţesc, autorul este îndatorat Oficiului de Presă al Misiurei Statelor Unite în România.



„100 METRI CRAWL"

de FLORIN O. ULEU
membru L. N. R., înnotător „U"-Cluj

Aştept pe cub.
Sunt gata
de plecare
în cursa de 100 metri crawl.
In suflet
port
o năzuinţă mare:
Vreau să câştig cununa cea de laur!
Vreau să învîng!
In piept
se sbat emoţii...
Simt sângele svâcnind... Un fluerat
ne dă semnalul
de luptă
şi... cu toţii
ne aruncăm — în apă — de pe start.



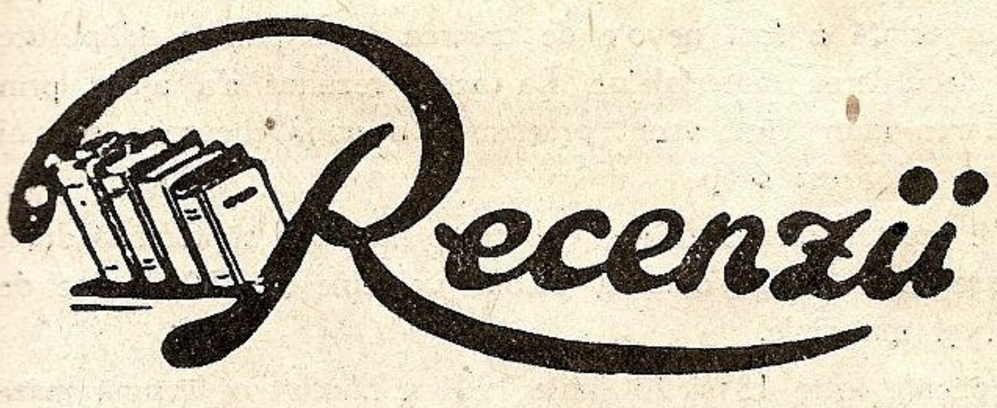
Acuma simt a apei
alintare,
sunt parcă mult mai sigur...
mult mai tare...

Cu tot avântul
tinereţii
mele,
Tai viguros lichidul incolor,
cu muşchii încordaţi...
şi, gândul
la stele:
Sunt însetat de strălucirea lor!
In urma mea
rămân
clăbuci de spumă,
iar înainte-i unda ne 'ncepută...
Simt
că alunec,
am viteză bună,
dar drumu-i lung — mai e până la sută! —

La cincizeci mă întorc... Uşor, slăbesc.
dar nu renunţ:
Nădejdea
încă-i vie
şi îndârjit, cu forţe noi înnot.

Nu mai e mult...
Cum,
ţinta întârzie?
Ea-mi pare că acum se 'ndepărtează...
Muşchi-mi sunt moi...
voinţa
nu-i mai ţine...
Aproape stau. Doar gându 'naintează;
doar el m'ajută,
el,
mai crede 'n mine...
Abia mai bat... şi trag din mâini mai tare
şi lupta mea
cu apa
este cruntă;
Speranţa se transformă 'n disperare,
credinţa 'n biruinţă
îmi pare
frântă...

Dar magică putere (eu văd malul!)
renaşte 'n mine
pierduta
credinţă...
Despic — c'o ultimă sforţare — valul
Şi 'nvăţ
cum se câştigă
o biruinţă...
. . . . . .
Vieaţa noastră
Nu-i decât o cursă,
iar noi — toţi — concurenţi pe-al lumii start,
cuprinşi de doruri
şi speranţă smulsă
din năzuinţa spre azuru 'nalt...
Cu toţii vrem
să fim victorioşi
dar ne ferim de suferinţi, de luptă...
Nu ne gândim
că anii cei frumoşi
vor isvorî din muncă ne 'ntreruptă.
Şi încă-un lucru trebue să înveţi
Tu, tinere 'nsetat
de tot ce-i mare;
Dacă — odată eşti înfrânt — nu pune preţ! —
Crede în forţa ta, şi...
ai răbdare!
. . . . . .
Iubiţi dar apa!
Ea e-o vastă şcoală
din care poţi să 'nveţi să învingi în vieaţă:
Să simţi că lupta noastră
nu e goală...
Ea te purifică şi te înalţă,
ea îţi trezeşte sensul fericirii...
(Răsplata muncii tale drepte)
Căci iată,
asta e legea firii
şi-a cârmuirii vieţei
preaînţelepte...



Trei publicaţiuni americane

de METACENTRU

Graţie amabilităţii bibliotecarei Legaţiunei Americane şi a secretarei Oficiului de Presă al Misiunei Americane ne-a fost îngăduit să cercetăm trei scrieri americane referitoare la războiul trecut.

Prima şi cea mai importantă din aceste publicaţiuni este cartea DAYBREAK FOR OUR CARRIER (Crapă de zi pentru port-avionul nostru) de Căpitanul MAX MILLER din rezerva Marina Statelor Unite cu fotografii oficiale ale Marinei Statelor Unite de Căpitanul CHARLES E. KERLEE din rezerva Marinei Statelor Unite şi o prefaţă de Contra Amiralul ARTHUR C. DAVIS, Subşef de Stat Major al Flotilei americane. A fost publicată în 1944 le casa de editură McGRAW-HILL BOOK COMPANY INC. din New York şi toate drepturile cuvenite autorilor sunt vărsate Ministerului Marinei pentru a fi folosite în scop de binefacere.

Este o carte nu mare, deoarece nu cuprinde decât 184 pagini şi este ilustrată cu 41 reproduceri, fiecare pe trei sferturi dintr'o pagină. Insă este o carte pasionantă şi foarte instructivă scrisă pentru marele public cititor.

Cu toate că autorul nu este marinar de profesie ci numai rezervist, cartea este aceea a unui marinar. Nu numai că atmosfera marinărească la bordul port-avionului este descrisă în mod foarte natural, dar este vizibil în capitolele scurte ale cărţii, fiecare din ele dedicat unui detaliu important al vieţei de bord, au fost concepute în timpul intervalelor scurte de care ofiţerul de marină poate dispune între carturi. Chiar descrierea mai amplă a atacului aerian, la care autorul a luat parte, este subîmpărţită în mai multe părţi.

Marea valoare a cărţii rezidă în faptul că tot textul este bazat pe informaţiuni de prima mână autorul nefiind un auxiliar oarecare, ci făcând serviciul efectiv la bordul port-avionului.

Poate că atâta nu este de ajuns pentru producerea unei asemenea opere. Insă autorul are toate calităţile necesare: el înţelege şi ne descrie cu măestrie stările sufleteşti ale ofiţeriorl sburători şi ale auxiliarilor lor din care se compune echipajul navei.

Ne sunt descrise cu un lux de amănunte perioadele de aşteptare înfrigurată ale piloţilor în careurile lor, decolarea la scurte intervale ale duzinilor de avioane, întorcerea lor succesivă la bord nelipsită de periclităţile ei şi în fine tensiunea sub care se află pilotul în timpul atacului. Drept încheiere ni se înfăţişează atmosfera liniştită de după atac însă plină de muncă cu rapoarte oficiale şi alte lucrări până la întoarcerea în port.

Interesul foarte mare pe care îl merită cartea lui MAX MILLER este determinat de faptul că tratează despre nave port-avioane, acea specie de vase care luât naştere în primul război mondial 1914-18 şi care în al doilea război mondial 1939-45 a fost desvoltată mult şi a contribuit într'o măsură foarte largă la câştigarea victoriei.

Cu drept cuvânt autorul se întreabă care va fi soarta port-avionului în viitor. Oare într'un nou război va juca el din nou rolul important care i-a revenit acuma sau progresele ştiinţei militare vor fi cauzat aruncarea lui la fier vechiu astfel încât nu este bun de altceva ca a o plimbare de duminică după amiază pentru a căsca gura la vestigele unor timpuri trecute de mult?

A doua publicaţiune despre care ne propunem a vorbi este cartea GUADALCANAL DIARY (Jurnal dela Guadalcanal) de corespondentul de război RICHARDTREGASKIS. Este o carte care la publicarea ei în 1943 a stârnti o mare senzaţie în Statele Unite. Forma în care ne-a fost înfăţişată nouă este aceea a ediţiei ieftine a seriei Pinguin Books din Washington şi New York fiind tipărtă sub auspiciile Revistei Infanteriei americane în nu mai puţin ca 5 ediţii în intervalul dela Septembrie 1943 până la Septembrie 1944. Inainte de apariţia acestor ediţii populare cartea a fost vândută în 500.000 exemplare.

Pe 217 pagini autorul ne dă jurnalul lui de război zilnic pentru o perioadă de 2 luni, dela 26 Iulie 1942 până la 26 Septembrie 1942. In timpul acesta el a asistat ca corespondent de front la debarcarea infanteriei de marină americane pe insula Guadalcanal din grupul insulelor Solomon, una din cele mai importante baze japoneze din Oceanul Pacific depe urma câmpului ei de aviaţie.

Cu multă măestrie autorul ne descrie ultimele zile la bordul transportului de trupe înainte de debracare cu tensiunea lor crescândă.

Apoi ne povesteşte despre debarcarea propriu zisă, poveste care întru câtva ar putea fi considerată ca decepţionantă deoarece lipseşte rezistenţa japoneză. Intr'adevăr nipponii au fost absolut surprinşi şi s'au retras în grabă în munţi abandonând o pradă de răsboi importantă.

Acela care va fi fost decepţionat din cauza amintită va fi despăgubit de urmarea textului. Americanii nu puteau crede într'o victorie aşa de uşoară şi mereu se temeau de capcane din partea inamicului şi de contra-ofensiva lui. Cartea descrie această stare de spirit enervantă.

Şi într'adevăr un grup de militari americani a fost atras într'o cursă şi nimicit iar recucerirea aerodromului pierdut a fost încercată în repetate rânduri.

Insă japonezii nu au reuşit fiind înfrânţi definitiv şi pe toată linia. Autorul nu precupeţeşte laudele calităţilor de buni luptători şi spiritul lor de abnegaţie şi jertfă. Americanii mai voinici fizicește şi căliţi în exercitarea sporturilor au rămas stăpâni pe situaţie.

Cartea se termină cu schimbarea trupelor care au luat parte la debarcare şi au rămas pe insulă timp de 2 luni de zile. Autorul părăseşte şi el Guadalcanalul pentru motivul foarte simplu că nu mai avea încălţăminte în picioare şi nu găsea o pereche potrivită printre stocurile marinei depe insulă, piciorul lui fiind neobişnuit de mare.

Printre alţi militari americani pe cari TREGASKIS îi menţionează cu numele complet şi cu indicarea oraşului lor natal este şi un român, Căpitanul GEORGE CODREA din Akron, Ohio, oraşul industriei de cauciuc. Acest ofiţer a fost rănit în braţul stâng pe când conducea plutonul lui în prima linie de foc. Cu toate durerile mari depe urma rănilor a rămas pe loc timp de 7 ceasuri până când situaţia i-a îngăduit să se gândească la el personal.

Cartea despre care vorbim este tot atât de interesantă ca cea despre port-avioane prin faptul că ne dă o imagină vie a unei debarcări, una din operaţiunile atât de frecuente şi de importante în războiul trecut.

Interesul pe care l-a stârnit dincolo de ocean şi plasticitatea textului sunt evidenţiate de faptul că a fost transpusă pe ecranul cinematografic. Filmul a fost produs de către casa Twantieth Century-Fox cu participarea starurilor PRESTON FOSTER, WILLIAM BENDIX, LLOYD NOLAN şi ANTHONY QUINN în regia lui LEWIS SEILER şi BRYAN FOY.

Diferenţa importantă între cărţile de război americane şi cele europene rezidă în faptul că primele sunt scrise de oameni de meserie ,de scriitori profesionali, pe când cele din urmă sunt datorate de obiceiu unor militari. De aci rezultă superioritatea cărţii de război americane din punctul de vedere literar, ea fiind mai mult ca o simplă înşirare a evenimentelir depe teatrul de luptă. Este mai mult ca o banală cronică dându-ne stările sufleteşti ale lup-

tătorilor şi adevărata atmosferă depe teatrul de operaţiuni.

Al treilea şi ultimul document literar american urmând a fi recenzionat este broşura U. S. NAVY AT WAR (Marina Statelor Unite în război) publicată de revista UNITED STATES NEWS şi cuprinzând al doilea raport oficial — către Ministerul Marinei — al Amiralului Flotei (Fleet Admiral) ERNEST J. KING, Comandant suprem al Flotei Statelor Unite despre operaţiunile militare între 1 Martie 1944 şi 1 Martie 1945.

Aceste operaţiuni cuprind debarcările pe insula Emirau din grupul St. Matthias (20.3.44), pe insula Noua Guinea (22.4.44), pe insula Wake (17.5.44), pe insula Biak de lângă Noua Guinea olandeză (27.5.44), în Normandia (6.6.44), pe insula Saipan din arsipelagul Marianelor (15 6.44), pe insula Noemfoor de lângă Noua Guinea olandeză (2.7.44), pe insula Guam (21.7.44.), pe insula Tinian din grupul Marianelor (24.7.44), pe insula Noua Guinea în regiunea Capului Sansapor (30.7.44), pe coasta de sud a Franţei (15.8.44), pe insulele Peleliu şi Morotai din Arhipelagul Palau (15.9 44), pe insula Angaur din grupul Palau (17.9.44), pe insula Ulithi (23.9.44), pe insula Ngesebus din insulele Palau (28.9.44), pe insulele Filipine la Leyte (20.10.44), pe insulele Filipine la golful Ormoc (7.12 44), pe insula Mindoro din grupul Filipinelor (15.12.44), pe insula Luzon din arhipelagul Filipinelor (9.1.45., 29/30.145., 31.1.45., 14.2.45. şi 16.2.45.), pe insula Iwo Jima din grupul insulelor Vulcano (19.2 45) şi pe nsula Palawan din Filipine (28.2.45). Raportul se mai referă la bătălia navală din Marea Filipinelor (19/20 6.44), la bătălia navală din Golful Leyte (23-26.10.44) şi la nenumărate atacuri aeriene ale navelor portavioane precum ale navelor de suprafaţă americană.

După cum reiese din lista de mai sus raportul insistă în deosebi asupra operaţiunilor din Oceanul Pacific, deoarece acesta este teatrul de război principal pentru Marina Statelor Unite.

Pe de altă parte pentru noi interesul se concentrează asupra invaziei în Normandia, căreia raportul consacră un capitol special.

Primele pregătiri pentru această operaţie au fost făcute încă la începutul anului 1943. Americanilor li s'a atribuit jumătatea occidentală a regiunii de invadare în care ei urmau să debarce trupe depe propriile lor vase.

Debarcarea americană s'a produs în două regiuni: pe plaja desemnată cu numele de „Omaha" din sectorul Vierville-Coleville din Golful Senei şi pe paja desemnată cu numele de „Utah" de lângă St. Martin-de-Varreville.

Au participat la invazie un număr de cca. 124.000 militari americani din cari 87.000 debarcaţi depe vasele de debarcare, 15 000 formând echipajele navelor de luptă participânde şi 22.000 detaşaţi la bazele amfibii din Anglia.

In ziua de 1 Iunie 1944, în momentul când a început îmbarcarea trupelor, se adunaseră 2893 rave ale Marinei Statelor Unite din care numai 14 nu au putut lua parte la operaţie din cauza unor avarii survenite între timp.

In 3 Iunie 1944 îmbarcarea trupelor a fost terminată, însă data debarcării nu putea fi stabilită din cauza vremei neprielnice. Armatele de invazie aveau nevoie de cel puţn 4 zile de vreme frumoasă începând cu ziua debarcării. Cu toate că era îndoelnic dacă îmbunătăţirea vremei dela 4 Iunie 1944 era să dureze data debarcării a fost fixată pentru ziua de 6 Iunie 1944.

Inceputul lunei Iunie fusese ales pentru invazie din cauza clemenţei vremei în acest anotimp, a lungimei zilelor şi a orelor mareelor.

Iar locul în care urma să se producă debarcarea era determinat de faptul că Golful Senei este foarte aproape de porturile relativ puţin distruse din sudul şi vestul Angliei şi putea fi uşor atinsă de avioanele plecate depe bazele engleze. Pe deasupra regiunea nu era aşa de mult fortificată de germani ca regiunea lui Pas de Calais şi putea fi uşor izolată de grosul forţelor germane prin distrugerea podurilor peste Sena.

Principalul desavantaj îl constituia lipsa unui port bun pentru folosirea ulterioară.

In consecinţă a fost nevoie de crearea unor puncte adăpostite pentru debarcarea materialelor. La acest rezultat s'a ajuns prin scufundarea unor vase vechi precum şi a unor chesoane special construite în acest scop.

Graţie acestor măsuri au fost debarcate în prima săptămână după debarcare vreo 74.000 oameni, 10.000 vehicule şi 17.000 tone de provizii şi materiale.

Din păcate între 18 şi 23 Iunie 1944 a bântuit o furtună mare care a avariat portul artificial american aşa de rău încât a trebuit să fie abandonat.

Broşura cuprinzând raportul Amiralului KING este ilustrată cu un număr de clişee foarte interesante reprezentând diferite operaţiuni de debarcare în Pacific şi în Europa.

CUCERIREA MAREI de *Hendrik van Loon*, în românește de comandor *Toma Matei*, editura Națională Mecu.

Autorul, destul de bine cunoscut prin lucrările sale anterioare, traduse şi în românește, nu caută să întreacă pe cei care au tratat acelaşi subiect ocupându-se de evoluţia construcţiilor navale, a mijloacelor de navigaţie, a uriaşlor descoperiri şi cuceriri. Pentru el toate acestea sunt doar decorurile în care s'a zbătut cea mai chinuită viaţă. Preocuparea esenţială a autorului nu este materia, ci sufletul, — traiul de pe „camerele de tortură, botezate nave".

„Viaţa marinarului nu a fost decât un lung şi crud şir de mizerii, de suferinţă, de foame, de sete, de torturi fizice pregătitoare chinurilor iadului" — ne spune însuşi autorul în chip de prefaţă, adăogând:

„Nu ştiu ce vor gândi despre această carte acei care nu cunosc grozăviile şi singurătatea imensităţi mişcătoare, dar o singură părere are preţ pentru mine, aceea a oamenilor care cu propria lor experienţă, ştiu ce înseamnă cu adevărat aceste cuvinte înspăimântătoare: o *viaţă pe mare*".

Van Loon sfâşie pânza amăgitoare a decorurilor ce înfăţişează viaţa la bord şi redă adevărul gol-goluţ. Dela început ne declară că omul este „un animal de pradă, care trăeşte mâncând pe celelalte animale şi care se îmbogăţeşte prădând ceeace găseşte la vecinul său".

Parelel cu istoricul contrucţiei navelor şi a mijloacelor de navigaţie dela copacul scobit până la navele cu aburi, perindă prin faţa ochilor noştri viaţa pe bord în care la neajunsurile inerente acestui fel de viaţă, se adaogă şi sălbăticia până la răutate a „camarazilor".

In cele 265 pagini cu numeroase ilustraţiuni, nu lipseşte nici humorul, acel humor gras olandez, care seamănă mai mult cu cel englez decât cel francez: „In limba mea natală este un proverb care înştiinţează pe viitorii navigatori să nu naufragieze înainte de a eşi din port". Sau: „Amănuntele construcţiei navelor de război se schimbă aproape tot atât de repede şi de des ca şi moda feminină".

Incheiem cu un citat plin de adevăr:

„Orice popor, orice naţiune, orice stat care jigneşte instinctul primitiv al demnităţii omeneşti şi ascultă numai de setea câştigului imediat, trebue să renunţe a trăi dincolo de un timp limitat", — în legătură cu Fenicienii, care erau urâţi de greci, de romani, tocmai din acest motiv: erau speculanţi, setoşi de câştig.

Ne oprim aducând mulţumiri camaradului traducător, atât pentru osteneala de a îmbogăţi literatura marinărească cu o valorcasă operă, cât şi că ne-a scutit de ororile traducătorilor neobişnuiţi cu terminologia şi limbajul marinăresc.

INFORMAŢII — NOUTAŢI

COMITETUL DE DIRECŢIE
(17 Ianuarie 1946)

Se dă citire :

I. Răspunsurilor M. S. Regelui Mihai I, A. S. I. Arhiducesa Ileana, G-ral de Corp de Armată Vasil u-Răşcanu, Amiral Bărbuneanu la felicitările făcute de Ligă cu prilejul Anului Nou, precum şi la urările primite dela Asociaţia „Dor de Ducă" şi filiala Buzău.

II. Unui articol din ziarul „Buzăul cu elogii aduse tinerei filiale L. N. R. din acea localitate.

III. Adresei „Căminului Cultural Aristid Ştefănescu" din Comuna Nămăeşti-Muscel, care roagă a i se trimite cărţi şi reviste pentru bibliotecă.

Consiliul hotărăşte a se satisface cererea cu publicaţiile L. N. R. şi a înscrie Căminul cu un abonament gratuit la revistă.

IV. Apelului bisericei Boteanu pentru a-i veni în ajutor spre a putea aduna 40 milioane necesare refacerii turlelor dărămate de cutremur.

Fondurile Ligii fiind sleite, consiliul regretă că nu poate răspunde cum ar dori şi invită pe membri a dona fiecare în particular după puterea fiecăruia.

V. Adresei filialei Constanţa în legătură cu mobilierul care e ameninţat a fi ros de şoareci, propunând a fi adus la Bucureşti până ce filiala va avea un local.

Comitetul Central neştiind unde este evacuat acel mobilier, hotăreşte a fi întrebat S. S. M. asupra localităţii şi siguranţa mobilierului, spre a aviza apoi dacă este cazul şi sunt posibilităţi a fi adus în capitală total sau parţial.

VI. Se ia act de donaţia Sindicatului Unit „Port şi Transport" din portul Orşova în valoare de 20.000 lei din fondurile adunate la 15 August, Ziua Marinei.

Consiliul hotăreşte a se aduce cele mai vii mulţumiri sindicatului.

VII. Având în vedere scumpirea tipărirei revistei, a insignelor, carnetelor, expeditiei, etc. Consiliul hotăreşte ca pe anul 1946 cotizaţia să fie de 5000 lei membrii majori. 3000 lei juniori şi maeştrii militari, 1000 lei insigna şi 200 lei carnetul.

VIII. Consliul aprobă a satisface regulamentul Fundaţiei Universitare „Regele Carol I" de a plăti anticipat sala pentru întreg ciclu de conferinţe, socotit a 50.000 lei de şedinţă. O nouă împovărare a bugetului în care se prevăzuse maximum 10.000 lei de conferinţă.

IX. In legătură cu emisia de timbre cu supra taxă, d. Preşedinte arată că atunci când va fi primit în audienţă de d. Ministru Maurer, spre a-i preda insigna şi flamura va prezenta şi cererea spre a obţine aprobarea.

(27 Februarie 1946)

Inainte de deschiderea şedinţei Comitetul felicită pe d. General Negreanu şi C. Amiral Negulescu pentru avansarea în grad.

Intrându-se în ordinea de zi, d. Preşedinte dă relaţiuni în legătură cu audienţele la nouii membrii de onoare.

D. I. Maurer, ministru subsecretar de Stat la Comunicaţii a primit cu toată căldura delegaţia alcătuită din d. Preşedinte şi d. Ing. Iliescu-Brânceni, care i-a înmânat tradiţionalele simboluri ale L. N. R., insigna, flamura şi carnetul. D-sa s'a interesat de activitatea Ligii, promiţând tot concursul pentru ca rezultatele să fie cele dorite, o marină comercială înfloritoare, la a cărei desvoltare va face apel şi la Ligă.

La d-l Dr. Petru Groza, Preşedintele Consiliului de Miniştri delegaţia, alcătuită de d. Preşedinte, d. Secretar General, d. Ing. Iliescu-Brânceni şi d. Comandor Mircescu a fost primită cu entusiasm, d. Prim Ministru asigurând că marina este una din preocupările guvernului.

D. Secretar General face următoarele comunicări :

1. Institutul Român de Documentare se angajează a ne trimite tăeturi din presă cu articole ce interesează marina, cerând în schimb câte 10 exemplare din revista noastră.

Comitetul aprobă a se abona la acest Institut.

2. Invitaţia „Bibliografiei Românesti" care cere un exemplar din publicatiile noastre pe Ianuarie, spre a figura în buletinul asociaţiei.

Comitetul aprobă.

3. Numele comandamentelor şi serviciilor maritime care au trimis cotizatiile pe 1945 :

Subsecretariatul de Stat al Marinei, N. F. R. Regimentul Infanterie Marină şi S. M. R.

4. Adresa filialei Buzău prin care se face cunoscut că echipe din tineri membri L. N. R. au colaborat la colecta ce s'a făcut în acel oraş pentru orfanii din Valea Jiului adunând suma de 2.000.000 lei.

Comitetul hotăreşte a se aduce laude tineretului din L. N. R. pentru spiritul de solidaritate naţională de care au dat dovadă.

5. Scrisorile d-lui A. Stamatopol din Zimnicea — vechi membru al L. N. R. — prin care arată dorinţa de a întemeia o filială în acel oraş.

Până la realizare, Comitetul hotăreşte ca d-lui Stamatopol să-i se dea însărcinarea de membru corespondent, ca astfel să poată purcede la cele prevăzute în statut.

(2 Mai 1946)

Domnul Preşedinte arată că a fost primit în audienţă de d. general C. Vasiliu Răşcanu, împreună cu o delegaţie alcătuită din domnii general Negreanu, general Sîmboteanu şi Amiral Negulescu, spre a-i înmâna tradiţionala flamură, insignă şi carnet de membru de onoare.

D. ministru, viu impresionat a mulţumit delegaţiei promiţând tot sprijinul, deocamdată stăruind să se menţină în buget subvenţia pentru Ligă.

D. Preşedinte mai comunică înştiinţarea Ministerului Marinei că guvernul sovietic a hotărît retrocedarea

navei-şcoală „Mircea", care va sosi foarte curând în ţară, festivitatea urmând a avea loc Duminecă 19 Mai.

Comitetul hotăreşte a se expedia telegrame de mulţumiri domnilor Kavtaradze, trimisul extraordinar al U.R.S.S. în România şi d. general Susaicov, vicepreşedintele comisiei interaliate de control, precum şi de felicitări şi mulţumiri pentru stăruinţele depuse, domnilor dr. P. Groza, prim-ministru, Gh. Tătărescu, vicepreşedintele consiliului de miniştri, general C. Vasiliu-Răşcanu, ministru de război şi amiral P. Bărbuneanu, ministrul Marinei.

Intrându-se în ordinea de zi, se discută şi se ia următoarele hotărâri:

1. Intâmpinarea *Asociaţiei pentru Incurajarea Pisciculturei* referitoare la articolele de specialitate găsindu-se justă, se va răspunde în acest sens.

2. Se ia cunoştinţă de darea de seamă a activităţii filialei *Braşov*, care numără peste 300 membri şi are o intensă propagandă, mai ales printre tineret, cu foarte interesante concursuri interşcolare.

Se aprobă bilanţul pe anul expirat, proectul de buget pe anul viitor şi compunerea comitetului.

3. Se aprobă compunerea comitetului regional şi local al filialei *Buzău*.

4. Se aprobă dările de seamă, contul de gestiune şi proectele de buget ale filialelor *Tulcea* şi *Tg. Ocna*.

5. Se aprobă ca d. Colonel C. Stanciu să ia preşedinţia filialei *Bacău*, spre a o organiza, conform prevederilor statutare.

6. Se ia act de propunerea d-lui locotenet Tofan şi se hotăreşte numirea d-sale ca membru corespondent pentru achiziţionare de membri, în vederea întemeerii unei filiale în *Sibiu*.

7. Se ia act de cererea detaşamentului Marinei şi se dispune să se ofere toate publicaţiunile Ligii pentru biblioteca acelui detaşament.

8. Se ia act de adresa comenduriei Pieţii Băile-Herculane şi se hotăreşte excluderea din Ligă a elevului *Târziu Petre*, pentru falş în acte publice.

9. In privinţa *mobilierului* filialei Constanţa, se decide a fi transportat la Bucureşti şi depozitat în localul din str. Spiru Haret. Se va interveni la SSM pentru a se obţine foi de drum.

10. Discutându-se adresele filialei *Constanţa* în legătură cu remiza încasatorului, se hotăreşte ca această filială să procedeze la fel cu celelalte, prevăzând remiza la cheltuelile filialei.

11. Se aprobă *proectul de buget* al centralei pe anul 1946/47, care se ridică la 34 milioane lei. hotărându-se majorarea salariilor la câte 150.000 lei net de fiecare.

12. Se decide ca adunarea generală să fie amânată, din cauza sosirei navei-şcoală „Mircea" pentru ziua de Duminică 26 Mai în sala de festivităţi a S.S.M.-ului.

13. In privinţa timbrelor se decide a se reveni la Ministerul Comunicaţiilor prin S.S.M. ca ele să comemoreze retrocedarea navei-şcoală.

14. D. general *Simboteanu* propune ca Liga să organizeze o expoziţie cu lucrările dela concursurile interşcolare. Propunerea este acceptată şi după mai multe discuţii se hotăreşte ca expoziţia să se facă în sala de festivităţi a S.S.M.-ului, cu prilejul Zilei Marinei.

COMITETUL CENTRAL
(19 Mai 1946)

Prezidează d. Amiral P. Bărbuneanu, ministrul Marinei, care, având în vedere că numărul membrilor prezenţi este cel prevăzut de statut, deschide şedinţa.

D. Amiral Bărbuneanu scoate în evidenţă gestul guvernului U.R.S.S. care a binevoit să adaoge la navele de război şi de comerţ, retrocedate la 12 Octombrie anul trecut, şi nava-şcoală „Mircea", la a cărei construcţie Liga Navală a contribuit prin subscripţia lansată.

Nava a sosit la Constanţa, iar festivităţile de predare şi primire vor avea loc la 26 Mai, când domnia-sa va reprezenta şi Liga Navală.

D. Amiral Negulescu arată că meritul cel mare în această bucurie naţională este al domnului ministru, care dela început a stăruit pentru înapoerea navelor, în special a lui „Mircea", astfel că datori suntem ca la mulţumirile noastre pentru această perseverenţă de părinte al marinei, să adaogăm şi felicitările noastre pentrucă rezultatul a fost cel dorit.

Se aduce la cunoştinţa comitetului că Liga Navală a transmis telegrame de mulţumiri domnilor Kavtaradze, ambasadorul guvernului sovietic la noi şi general Susaicov, vicepreşedintele Comisiei Interaliate de control, precum şi membrilor guvernului care au îmbrăţişat cu aceeaşi căldură stăruinţele domnului amiral Bărbuneanu şi interesele marinei.

D. secretar genarl roagă pe d. ministru a interveni pe lângă d. ministru al Educaţiei Naţionale, ca având în vedere scopul şi activitatea Ligii, să aprobe ca asociaţia noastră să figureze printre cele în care elevii şi elevele au voe să se înscrie.

D. Ministru declară că va interveni.

In urma expunerii d-lui secretar general, comitetul aprobă darea de seamă a activităţii pe anul expirat, ia act de raportul censorilor şi de bilanţ şi hotăreşte a se propune adunării generale următoarele:

1. Cota filialelor din cotizaţiile propriu zise să fie de zero lei;

2. Cotizaţia anuală să fie de minimum 5.000 lei anual, pentru maeştri şi elevi 3.000 lei.

3. Proectul de buget, care se ridică la 34 milioane.

La acest punct d. *Ing. Saegiu* propune ca fondul de rezervă să fie plasat în valori ce nu sunt supuse devalorizări.

D. *Dr. Al. Daia*, propune ca suma alocată pentru conferinţe să fie sporită, ca astfel centrala să poată trimite conferenţiari în provincie.

Secretariatul arată că au fost prevăzuţi două milioane pentru conferinţe şi deplasări şi un milion la deschideri de credite, ceeace crede că va fi suficient, de îndată mijloacele de transport vor fi mai lesnicioase.

D. avocat *Asvadurov* relevă micimea salariilor şi propune ca la cea dintâi posibilitate să fie normalizate, iar cei 150.000 lei aprobaţi de consiliu să fie neto.

Se ia act, arătându-se de secretariat că lipsa fondurilor împedică propaganda. La întrebarea dacă Marina Comercială contribue, s'a răspuns că bunăvoinţa nu a lipsit, ministerul Comunicaţiilor prevăzând o subvenţie de 20 milioane, dar care nu a fost aprobată de ministerul de Finanţe. Rămâne ca sprijinul material să se dea sub alte forme, — abonamente, etc.

D. Avocat *J. Urseseu*, revine la propunerea sa cu emiterea unor timbre cu supra-taxă, arătând că ar trebui comemorat evenimentul reintrării navei-şcoală „Mircea" în patrimoniul Marinei noastre.

D. Ministru Bărbuneanu, promite că va stărui în acest sens, revenind la cererea făcută încă din anul trecut.

4. Ratificarea cooptării în comitetul central a d-lui Amiral N. Christescu, secretarul general în SSM şi fost membru în comitetul filialei Constanţa, a d. Căp. Fl. D. Şerban, şi a Maestrului Militar principal C. Nicolescu.

5. Realegerea cenzorilor actuali, d. Comandor Săvu-

lescu rămânând delegatul permanent al SSM-ului în în toate consiliile comitetelor şi adunările generale ale Ligii.

Ne mai fiind nimic la ordine de zi, d. ministru ridică şedinţa, mulţumind Centralei Caselor Naţionale pentru că a binevoit a ne pune sala la dispoziţie şi membrilor pentru luminile aduse desbaterilor.

COMITETUL DE DIRECŢIE
(30 Mai 1946)

Intrându-se în ordinea de zi:

1. Se ia act de răspunsurile M. S. Regina Mamă Elena şi A. I. Ileana la telegramele de felicitare trimise cu prilejul onomasticei.

2. Se ia act de demisia d-lui C'Amiral Bălan Iacob din calitatea de vice-preşedinte.

3. Conform hotărârei adunărei generale şi a art. 21 şi 32 din statut, se hotăreşte a se convoca adunarea generală extraordinară la 23 Iunie a. c. pentru completarea comitetului central.

5. Se ia act de adresa filialei Braşov şi se hotăreşte a se interveni pe lângă Sovrom-Transport spre a vedea condiţiile în care se poate face excursia proectată pe Dunăre.

6. Se aprobă comitetele regionale şi locale ale filialei Bacău, precum şi proectul de buget.

7. Se aprobă abonamentul la revista „Journal de la Marine Marchande", urmând a se face formele pentru transferul sumei de 850 fr. fr.

8. Se aprobă contul de gestiune pe 1945/46 şi prectul de buget pe 1946/47 al filialei Calafat.

9. Se aprobă ca secretarul general să dea aprobări de cheltueli până la suma de 100.000 lei, pentru sume mai mari rămânând a fi aprobate de d. preşedinte.

COMITETUL CENTRAL
(23 Iunie 1946

ALEGEREA NOULUI VICE PREŞEDINTE

Comitetul Central întrunit după adunarea generală extraordinară a proclamat în unanimitate pe d. C'Amiral N. Christescu, vice-preşedinte al Ligii Navale Române.

D. C'AMIRAL CHRISTESCU ocupând scaunul prezidenţial mulţumeşte pentru cinstea ce i se face.

D. C'AMIRAL A. NEGULESCU arată că noul vicepreşedinte e un vechi şi inimos ligist, luptând cu talentul şi vigoarea tinerească atât în Capitală cât şi Constanţa pentru propăşirea Ligii Navale.

ADRESA D-LUI AMIRAL BARBUNEANU, MINISTRUL MARINEI

Marina Regală mulţumeşte tuturor membrilor L. N. R. pentru felic tările trimise cu ocazia reintrării în patrimoniul ei a navei şcoală „MIRCEA", la dobândirea căreia Liga Navală Română a avut un rol hotărîtor reuşind să îndrepte atenţia întregului popor asupra Marinei sale.

La rândul ei Marina Regală urează tuturor succes în munca pe care o depun pentru propăşirea Marinei române şi asigură pe toţi de tot sprijinul ei.

SCRISOAREA D-LUI GENERAL-ADJUTANT PAUL TEODORESCU

Domnule Amiral,

Am primit telegrama Domniei-Voastre, pentru care vă mulţumesc din toată inima.

Sentimentele membrilor Ligii, exprimate prin Domnia Voastră, m'au mişcat adânc, şi sunt preţuite de mine cu atât mai mult cu cât au trecut şease ani de când am plecat din mijlocul selectului corp al marinarilor, pe care l-am apreciat şi stimat.

Ţin să vă asigur că păstrez cele mai frumoase amintiri de când am avut fericita ocaziune să colaborez la propăşirea marinei noastre.

Satisfacţiunea ce mi-aţi procurat gândindu-vă la mine a fost dublată de o alta şi mai mare, citind în ziare întoarcerea Vasului-Şcoală „Mircea", hărăzit să continue strălucita tradiţie marinărească făcută de bătrânul Mircea.

Când aproape acum doi ani, noua navă-şcoală fusese luată din ţară, am simţit un mare gol în sufletul meu, fiindcă socoteam că mai mult decât vasul, pleca spiritul de abnegaţiune şi devotament al marinarilor noştri.

Astăzi sunt fericit: odată cu vasul s'a întors şi acel spirit nemuritor Mircea, fără de care Marina Română nu poate fi.

Fac cele mai calde urări de promovare a Ligei şi a membrilor ei, care se străduesc în mod cu totul desinteresat să propage în naţiune gustul marinăresc şi dragostea de ape.

Primiţi, vă rog, Domnule Amiral, asigurarea celor mai devotate sentimente,

General Adj. Paul Teodorescu.

25 Mai 1946.

EXPOZIŢIA D. ŞTIUBEI

Talentatul nostru camarad, d. Comandor D. Ştiubei a expus în Aprilie la Ateneul Român ultimele sale lucrări. Pe lângă obişnuitele marine, în care este neîntrecut, mai împodobesc sala şi câteva extrem de expresive portrete care se îmbină cu „razele de soare" şi „asfinţitul" de pe litoral şi în care nu ştii ce să admiri: frumuseţea plină de energie a modelelor sau a minunatei execuţii?

Marinele s'ar putea împărţi în două categorii: statice şi dinamice.

In cele dintâi, maestrul a prins nuanţele de lumină în cele câteva porturi, precum şi în variatele privelişti ale mării, dela răsărt până la apus, pe zile însorite sau liniştite nopţi, cu vreme clară sau ceţoasă.

Cele dinamice, pline de viaţă, ne înfăţişează sbuciumul navelor de comerţ pe frământate mări, şi al celor de război în rolul lor. Atât sbuciumul materiei — navelor — cât şi sufletului lor — marinarii — la bord sau în port „la sosirea după ploaie", dovedesc cu prisosinţă vigurosul talent al d-lui Comandor Ştiubei, care a reuşit să împletească cunoştinţele meseriei cu darul hărăzit de Providenţă.

DONAŢIUNI

Următorii membri ai L. N. R. au binevoit să sprijine opera de propagandă marinărească donând: D. Bozdoc 50.000 lei; Doamna Amiral I. Mărgineanu 5000 lei; D. Tony Paveloiu 5000 lei.

Liga le aduce şi pe această cale cele mai vii mulţumiri.

COOPERATIVA „MARINA"

In Brăila, mai mulţi harnici marinari au întemeiat o cooperativă cu scopul de a face transporturi fluviale cu vase proprii sau închiriate, aprovizionări, reparaţiuni şi construcţii navale, precum şi „răspândrea culturei marinăreşti şi a spiritului cooperatist".

Având în vedere scopurile de ordin material şi moral al tinerii cooperative, îi urăm drum bun şi spor la muncă.

CRONICA SPORTIVA

de Locot. PAUL EPUREANU

Şcoala de Vele (pânzare)

La 7 Martie a. c. s'a deschis, printr'o modestă solemnitate, cursurile de iniţiere marinărească a sportului cu vele (pânze), prin şcoala de vele de sub auspiciile Federaţiei Române de vele.

Trebuie să menţionăm dela început, că anul acesta cursurile s'au bucurat de frecverţa unui număr impresionant de mare, elevii skiperi atingând cifra record de 150.

Solemnitatea deschiderii şcoalei de vele (Yachting) s'a făcut în prezenţa d-lui Robert Fournaraky, Preşedintele F. R. vele şi a unui numeros public amator, compus din membrii secţiilorl de vele ale cluburilor: A. M. A., Banca Naţională a României (B. N. R.), Banca Românească (B. R.), A. S. Astra, A. S. Reşiţa, A. Sp. S. T. B., Telefon-Club, A. S. Ford, Yacht-Club, Metropola, As. Sp. Aer şi Marină, studenţi, elevi şi particulari.

Solemnitatea a fost deschisă de d. Robert Fournaraky, Preşedintele F. R. Vele, care într'o scurtă cuvântare arată importanţa cursurilor teoretice şi practice de vele în răspândirea sportului de yachting.

Urmează apoi cuvântul introductiv al d-lui cpt. c-dor *Alex. Bercea,* vicepreşedintele F. R. Vele şi directorul cursului:

In intenţiunea de a corespunde uneia din misiunile sale principale care este „promovarea şi desvoltarea sportului velei în ţara noastră", *Federaţia Română de Vele redeschide astăzi cursul teoretic de iniţiere în acest sport. Pentru anul acesta, Federaţia speră să poată organiza o tabără la Snagov unde, cei cari vor urma regulat cursul teoretic, vor utea face ractică în serii de câte 10 zile. Absolvenţii întregului curs — teoretic şi practic, — vor fi admişi la examenul pentru brevetul de conducere (timonier).*

In statutul Federaţiei s'a prevăzut că, asciaţiile sportive de specialitate, nu pot încredinţa ambarcaţiuni cu vele decât posesorilor unui brevet de conducere, eliberat de federaţie. Această măsură, având ca scop conservarea materialului şi înlăturarea riscurilor şi accidentelor, nu trebue privită ca restrictivă ci dimpotrivă, ea trebue socotită ca un stimulent pentru atingerea ţelului final, brevetul de conducere.

Pentru a putea practica sportul velei sunt necesare anumite cunoştinţe teoretice marinăreşti, fără de care nimeni nu poate conduce în bune condiţiuni, pe orice timp, o ambarcaţiune cu vele. In afară de aceasta, marinarii şi yachtmanii utilizează un limbaj special care le ajută să se înţeleagă cu uşurinţă între ei şi care creiază la bord o atmosferă specific marinărească.

Este deci necesar ca Dvs., cari doriţi să ajungeţi yachtmani, să vă obicinuiţi cu acest limbaj.

Inainte de a trece la desvoltarea primei lecţiuni, socotesc necesare unele lămuriri asupra sportului velelor sau „yachtingului", cum i se mai spune în limbaj internaţional.

Anul trecut, în introducerea pe care am făcut-o la cursul teoretic, am arătat pe larg importanţa yachtingului privită atât din punct de vedere individual, cât şi din punct de vedere naţional. Această introducere a fost publicată în revista „Marea Noastră" a Ligei Navale Române, No. Aprilie-Iulie, unde poate fi citită de cei ce doresc a se documenta în amănunt.

De data aceasta mă voi mărgini să repet în mod succint concluziunile la cari am ajuns atunci.

Astfel, definiţia pe care am dat-o acestui sport era următoarea:

„Yachtingul este un sport recreativ care dacă nu are o contribuţie bine definită în desvoltarea fizică a individului, contribue însă în largă măsură la desvoltarea lui spirituală".

Unui yachtman, pe lângă cunoştinţele technice marinăreşti, i se mai cer şi următoarele însuşiri de ordin spiritual:

— Judecarea clară şi rapidă a situaţiei;
— Hotărîre promptă şi execuţie rapidă;
— Curaj şi calm în situaţiile critice;
— Prudenţă şi previziune;
— Spirit combativ şi spirit de echipă;
— Lealitate şi generozitate;
— Camaraderie şi demnitate.

Aproape toate aceste însuşiri sunt atribute ale caracterului şi atunci, se poate spune că yachtingul este o şcoală a caracterelor.

Mediul în care se practică acest sport, în aer curat lipsit de impurităţi şi într'un peisaj albastru senin, influenţează asupra sufletului, purificându-l şi descătuşindu-l de răutate şi meschinărie.

Yachtmanii activează într'o ambianţă de înaltă sportivitate şi ţinută morală. Sunt sigur că fiecare din Dvs. îşi va da toată silinţa să se integreze, mai ales spiritualiceşte, în marea familie a yachtmenilor.

Din punct de vedere naţional, yachtingul îşi are importanţa lui ca factor de propăşire a ideei de marină şi, în special, de marină comercială.

Poporul nostru a fost şi este un popor terestru, legat de pământ. El a privit apa ca pe un duşman periculos şi nu ca pe un aliat foarte folositor. Nu este cazul să arăt aci, pe larg, importanţa pe care au avut-o şi o au apele în viaţa popoarelor. In realitate, istoria mării este istoria civilizaţiei. Nu poate fi uitată de nimeni importanţa rolului pe care comunicaţiile pe apă l-au jucat în istorie, rol pe care Richelieu l-a rezumat astfel:

„Fără mare nu se poate profita de pace şi nici purta un război".

Din cauza repulsiunii pe care poporul nostru a avut-o pentru apă, această importanţă n'a fost înţeleasă până acum. Unul din scopurile principale ale sporturiior nautice trebue să fie acela de a împrieteni poporul nostru cu apa, de a-l face să vină în contact cu ea şi cu tot ce este legat de ea, pentru ca astfel să-i înţeleagă sensul cuvintelor lui Kogălniceanu: „Cheea mântuirii noastre este drumul Dunării spre marea largă".

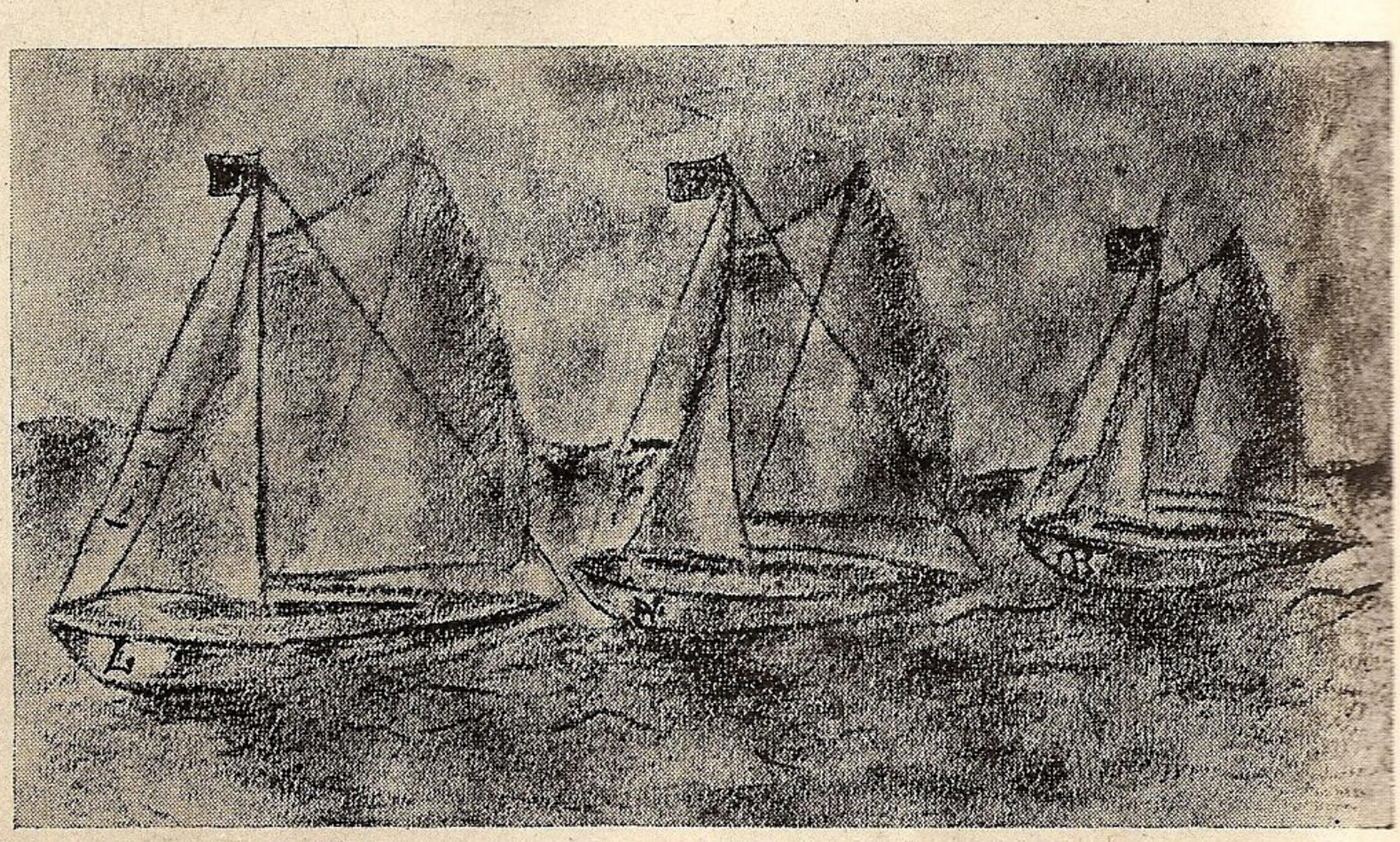
In concluzie, prin cele expuse mai sus am intenţionat să vă arăt pe scurt care sunt foloasele yachtingului pt. Dvs. şi pentru ţară. Aceste foloase pot fi considerate aproape exclusiv de ordin spiritual; sportul velelor practicându-se într'o ambianţă de înaltă sportivitate şi ţinută morală, contribue în largă măsură la formarea caracterului.

Ca şi celelalte sporturi, yachtingul urmăreşte educarea fizică şi spirituală a tineretului pentruca bărbaţii şi femeile de mâine să fie întregi la minte, la suflet şi la corp, pentru binele lor personal şi pentru binele ţării.

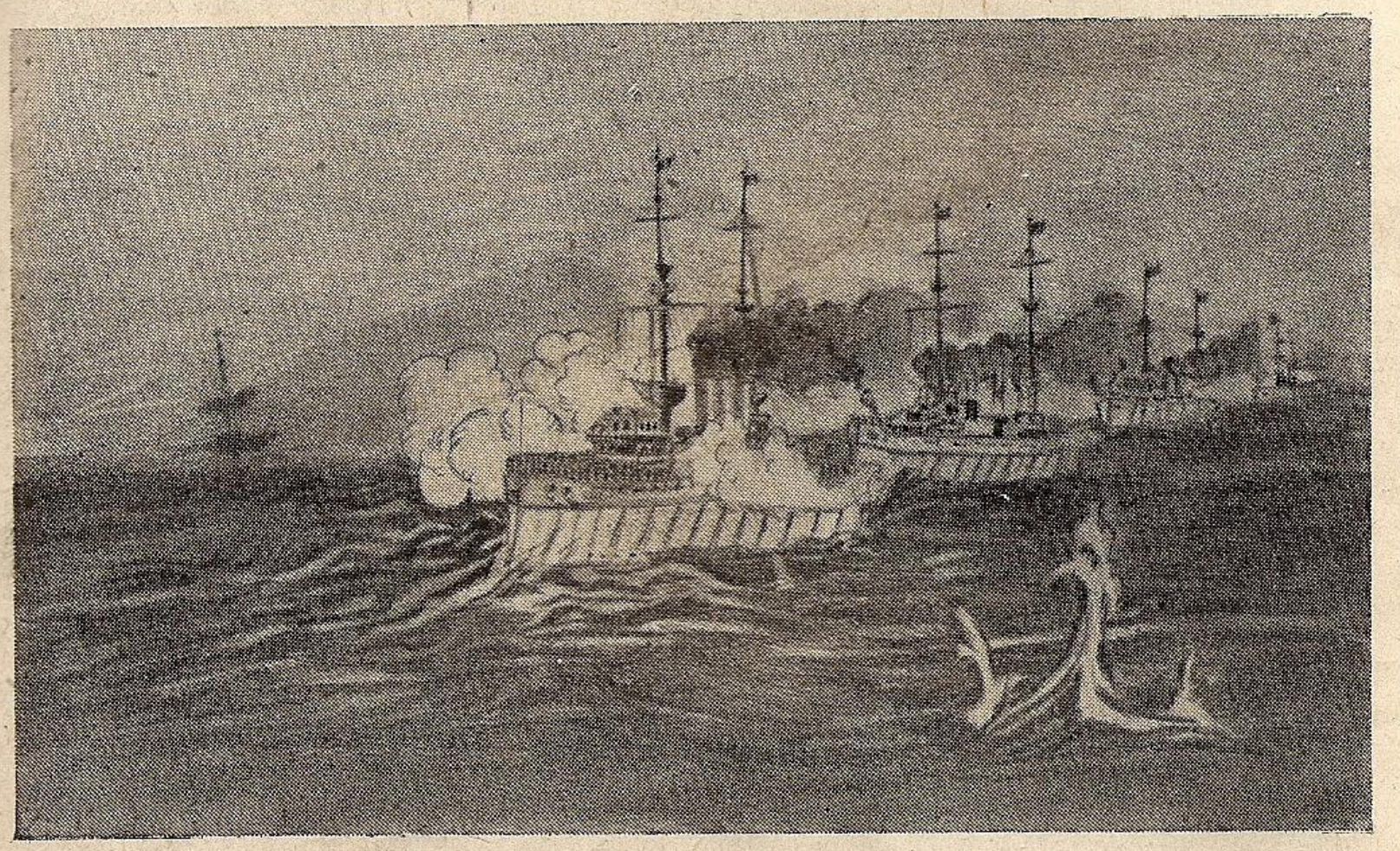
Innotul şi conservarea vieţii

de Locot. PAUL EPUREANU

Dacă zicala anecdotică „punga sau viaţa" este supusă ca un mijloc de distracţie pentru mic şi mare, oricând şi oriunde, zicala *„innotul sau viaţa"* este un ce dureros, pe care fiecine dintre noi, îl simţim sufleteşte, atunci când citim prin gazete, că, unul a fost luat de curentul apei şi s'a dus la fund înnecându-se, cu toate că apa era numai de 1½ metri, lăţimea ei nu trecea de 20-30 metri şi distarţa dela locul accidentului şi până la mal, nu era decât 7-8 metri. Cât de tare trebue să fi fost curentul sau vârtejul de apă, ca un om în pline forţe, să cadă la fund ca un butuc, fără a schiţa o mişcare de salvare sau luptă? Aceasta este partea dureroasă a zicalei „înnotul sau viaţa". Momentul acela fără tocmeală, când a şti să înoţi, este a-ţi salva viaţa şi a nu şti, este a ţ-o pierde în modul cel mai stupid, dacă vreţi o expresie mai apropiată, sau prosteşte, dacă vreţi o expresie curat românească. Undele apei, vârtejul, curenţii, anafoarele, ochiurile, coturile, etc., etc., nu au nicio valoare *dacă omul ştie să plutească* la suprafaţa apei şi prin mişcări, se poate menţine câtva timp în plutire. Să luăm de exemplu ca indiciu de plutire, un butoi ajuns în mijlocul valurilor. Vârtejul îl va învârti, curenţii îl vor trage la fund; dar butoiul, va intra în apă acoperindu-se, se va afunda în ochiuri şi anafore, însă el tot mereu va fi deasupra, pentrucă *în niciun moment nu-şi va pierde plutirea* la suprafaţa apei şi va căuta în tot timpul să stea pe luciul ei. Veţi zice că butoiul e de lemn, e un lucru uşor, pluteşte prin construcţia lui, etc. Să luăm un exemplu de puterea sufletească de a-şi conserva viaţa: un şoricel, mic neputincios, în faţa imensităţii de apă, el totuşi, va căuta prin instinct să fie mereu la suprafaţa apei, ori unde ar fi şi oriunde s'ar afla. Vârtejurile îl vor ameţi, ochiurile îl vor trage la fund, coturile, curenţii îi vor da de lucru, dar el tot la suprafaţă apei va ieşi şi va lupta din răsputeri să-şi salveze viaţa. S'a întâmplat să asist, fără voinţa mea la o tragică întâmplare în care eroul a fost un şoricel-pui. Sundu-se pe un scaun, ca să ajungă la pâinea de pe masă, a căzut într'o găleată plină pe jumătate cu apă. Şoricelul a înnotat aproape 12 ore încontinuu, ca să-şi menţină viaţa, întrucât de salvare, nici nu putea fi vorba, căci dela suprafaţă apei şi până la marginea căldărei, era o distanţă de cel puţin 5 ori înălţimea lui. A fost momentul hotărîtor a bietului şoricel: „înnotul sau viaţa" şi şoricelul a luptat pentru viaţă, dând din lăbuţele lui micuţe, atât cât puterile îl ajutau. Un om ar fi făcut la fel? Am văzut şi această dramă omenească. Un rezervor de apă trebuia curăţat. Se luase măsuri de golirea lui, în timp ce lucrătorul se şi afundase în apă, ca să-şi înceapă meseria. Pe la jumătatea rezervorului mecanismul s'a defectat şi apa a rămas *în* rezervor la o înălţime de 4 metri. Lucrătorul s'a văzut la un moment dat în pericol de moarte prin înnec. Ce trebuia să facă? Trebuia un timp destul de îndelungat până să se scurgă apa prin mecanismul defect. Omul a luptat *plutind* până la epuizare, cam vreo 7 ore, fără niciun mijloc de salvare, decât timpul şi a biruit, s'a salvat. *Ştia să înnoate şi astfel şi-a salvat viaţa.* Momentul hotărîtor „înnotul sau viaţa" l-a găsit pregătit.



Premiul II: Dim. Gheorghiu, cl. III-a Liceul Meşota Braşov



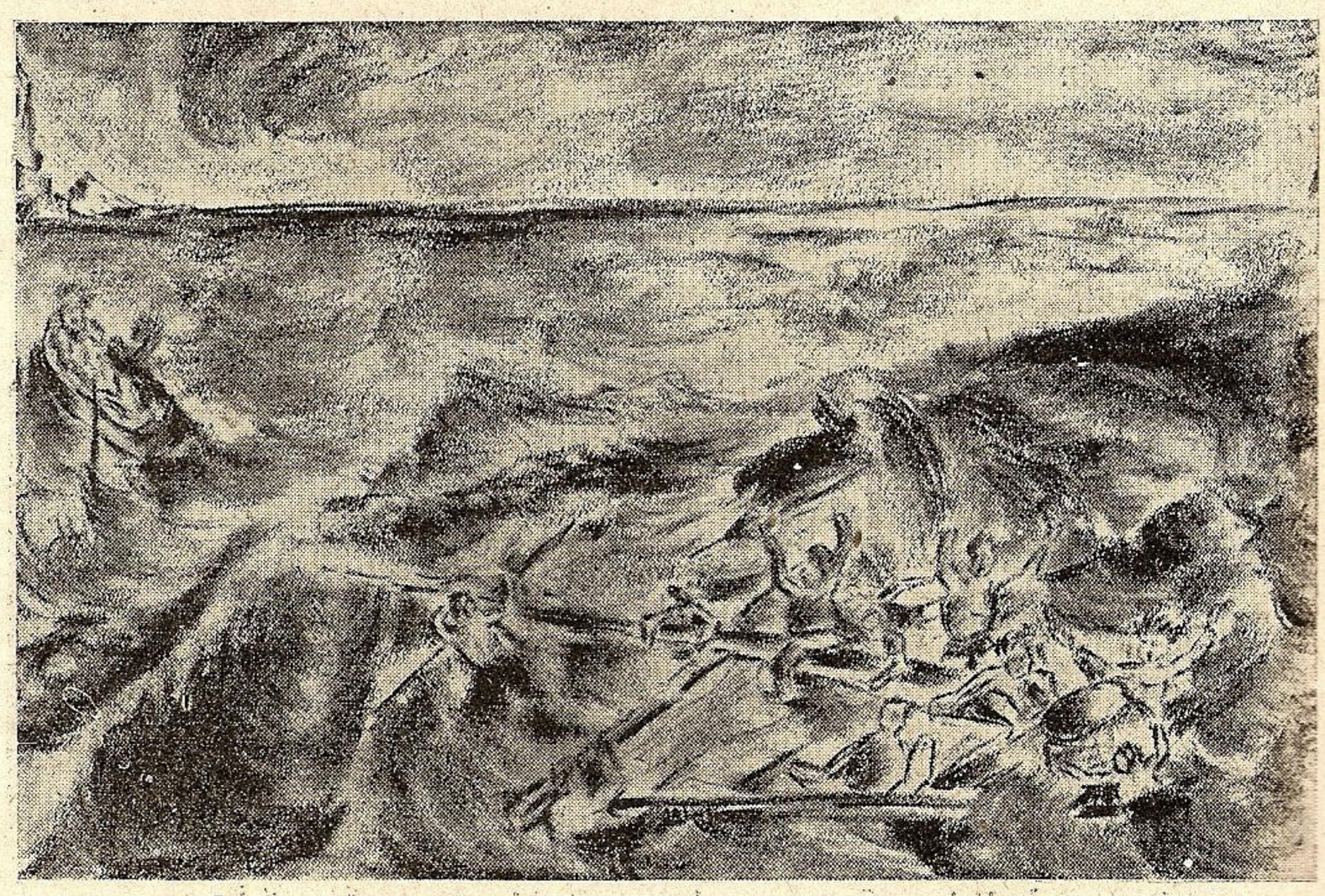
Premiul I: Valeria Călinescu, cl. IV-a B. Liceul „Pr. Elena" Braşov

Premiul I: Suzana Clepşa Şcoala Normală „Elena Doamna" Bucureşti

Dar am văzut şi drame dureroase. Băeţi voinici, oameni luminaţi, s'au înecat numai la distanţa de... 10 metri de ţărm. Momentul hotărîtor „înnotul sau viaţa" i-au găsit nepregătiţi. Şi tot aşa de nepregătiţi, pornesc la drumul vieţei, sute, zeci de mii, sute de mii de oameni, care la noi în ţară, dau tributul apei în fiecare an, câte 900—1000 de vieţi omeneşti. Citiţi cu luare aminte... 900-1000 de vieţi omeneşti pierdute „stupid" când alţii se îngrădesc cu tot felul de menajamente, ca să-şi conserve viaţa, cât mai mult, fie ea chiar o viaţă de suferinţe. Şi atunci se pune întrebarea: înnotul oare nu este tot un menajament pentru vară, ca focul pentru iarnă? Iarna de frig oricine face focul. Vara de căldură, oric ne face o baie. De ce oare o grije pentru lemne şi câtă grije şi o sfidare a înnotului? Oare să preţuim mai mult lemnele de foc decât viaţa noastră? Căci înnotul este viaţa oricărui om în zilele noastre. Gândul că te vei pune la adăpost, ferindu-te de apă este o iluzie. Când nu te aştepţi, atunci nevoia de a şti să înnoţi îşi cere drepturile ei. In anul 1912, când vasul transatlantic „Titanic" s'a isbit de un iceberg, un munte de ghiaţă, un naufragiat a plutit în bezna nopţii în frig, în valuri şi fără nici urmă de salvare, 4 ore şi jumătate, când a fost găsit şi pescuit de un vapor, ce venise la semnalele de S. O. S. ale vasului „Titanic". Omul şi-a salvat viaţa Innotul i-a conservat viaţa.

Am dat în nenumărate rânduri o mână de ajutor, acelora, care nevoind să înveţe a înnota, ereau să-şi piardă viaţa în fundul apelor. Oameni maturi, tineri, femei şi copii, atraşi de plăcerea de a se „bălăci" în undele apelor, s'au văzut la un moment dot la punctul hotărîtor „înnotul sau viaţa". Innotul nu-l cunoşteau: atunci viaţa le era în pericol. Şi dacă providenţa nu făcea să fie lângă ei o mână de ajutor, veşnicia vieţei viitoare era numai la o distanţă de un minut. Şi cât de dureros este ca pentru un minut fatal, să pierzi atâtea minute de lucruri frumoase, constructive şi plăcute, când totul ar fi fost o distracţie, dacă ştiau să dea din mâni şi din picioare, *să plutească,* ca să nu se înnece la mal.

Innotul este conservarea vieţei. Cuvântul imposibil să învăţ a înnota sau nu pot, sunt elemente isvorîte dintr'o teamă calculată de apă. Nu instinctivă, căci orice animal şi implicit omul, posedă într'un grad superior „instinctul de conservare", ci teamă socotită, ce se datoreşte în mare parte, întâmplărilor citite sau auzite. Instinctul omului prin cugetare, cere prudenţă. Oare nu este prudent să te adaptezi naturei ca toate vietăţile? Să sbori ca păsările, să urci munţii ca şi căprioara şi să înnoţi ca peştii? Cine vrea să-şi conserve viaţa şi să treacă fără teamă în lupta aprigă pentru ea, nu se poate lipsi de acest mare nimic, care se numeşte „înnotul".



Premiul II: Avram V. Capal, Şc. Normală Bucureşti

ŞI ANIMALELE IUBESC APA

de MIRCEA IONESCU

Tigrul la pescuit

Cu câtă bucurie te-i fi gândind poate, cetitorul meu, că a venit vara, anotimpul acésta care îți dărueşte neprețuita bucurie de a te îmbăta de farmecul băilor de mare sau apă curgătoare.

Inchipuieşte-te numai războindu-te cu valurile albe de spumă ce vin ca niște oşti să cucereaşcă țărmul. Fiecare picătură de apă care-ți atinge trupul e o bucurie mai mult pe care ți-o dă marea cu nesfârşita ei comoară de frumuseți.

Dar când vei fi văzut un animal, mai mare sau mai mic, jucându-se undeva la țărmul sau în largul unei ape, întrebatu-sa oare gândul tău de ce va fi intrat în apă acel animal ?

Nevoia l-a îndemnat la aceasta ori „dragostea" de apă ?

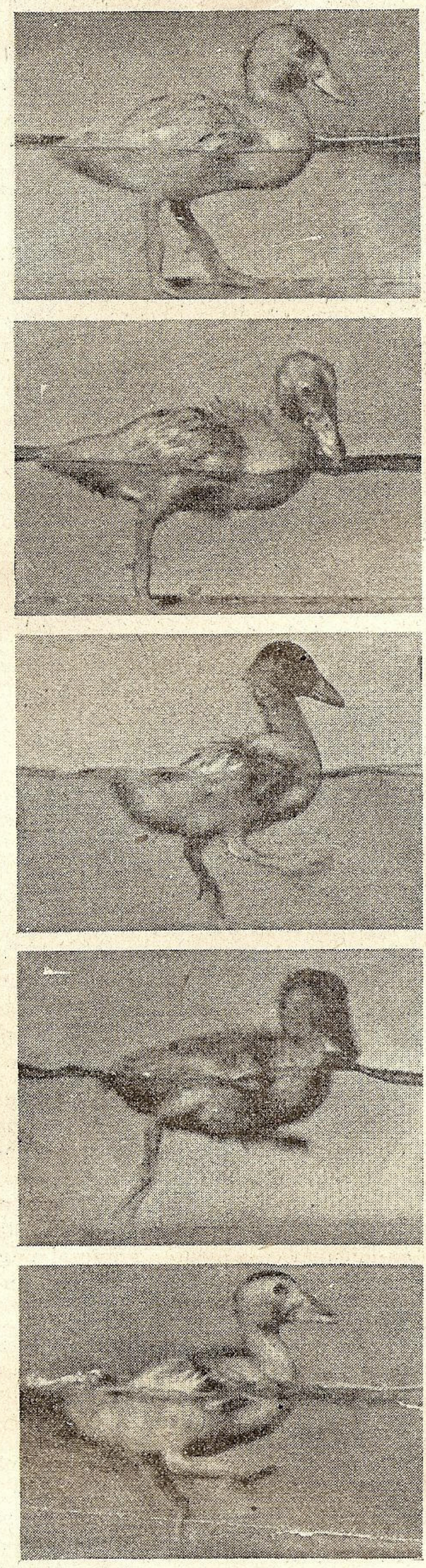
Deslegarea o aflăm dacă ne întoarcem o clipă numai spre trecut în timpurile când viața era încă la începuturile ei.

Iată un animal urmărit de un dușman mai puternic. Altă armă de apărare n'are decât fuga. Dar în fața lui e numai apă. Intră. Dușmanul însă poate se sfiește să intre. Renunță. Alteori poate — din contră — urmărirea continuă și prin apă.

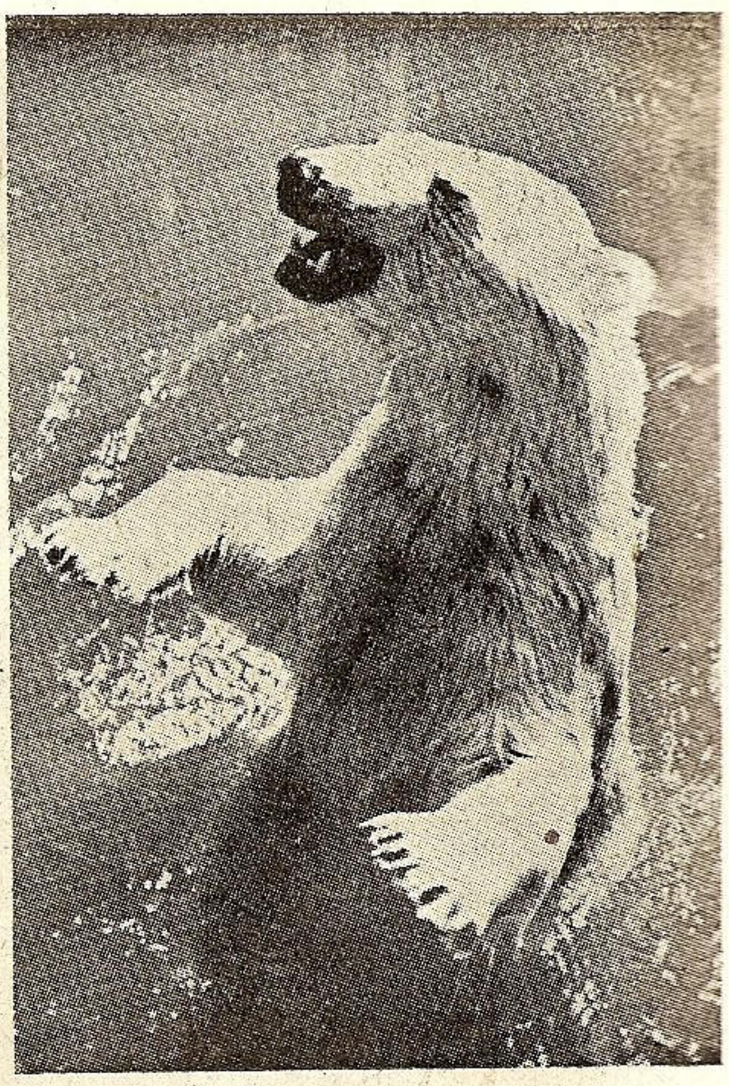
Sau închipuirea unui alt tablou :

Mânat de foame un biet animal observă că tocmai în largul unei ape ar fi poate ceva de mâncare. Foamea învinge teama de apă.

Şi astfel apa, fie ca mijloc de refugiu, fie ca dăruitoare de hrană, a atras animalele spre ea. Acestea însă, când timpul era cald, au observat că apa nu le-a fost numai un salvator dar le oferă și o senzație plăcută de răcoreală. Iată că au aflat deci și un refugiu contra căldurii. Şi dacă cea dintâiu baie, cel



Prima întâlnire cu apa



Ce satisfăcut e ursul alb

dintâiu contact cu apa a fost incidental și forțat, al doilea a fost căutat !

In decursul erelor geologice observăm că toate speciile de animale au dat, rând pe rând, forme demi-aquatice.

Unele, cum sunt foca, balena ori purceii de mare s'au adaptat complet încă de mult cu viața marină, corpul lor căpătând modificările și adaptările necesare.

Altele, ajungând numai uneori în contact cu apa, au suferit mici modificări în organismul lor, învățând să înnoate atunci când au nevoie să umble prin apă.

Adaptările acestea s'au moștenit apoi din generație în generație perfecționându-se sau atenuându-se în raport cu viața pe care o duc. Abea născute instinctul le spune cum să acționeze dacă întâmplător ajung în contact cu apa.

Un fotograf a avut curiozitatea să vadă ce va face un boboc de rață, abea eșit din găoace, și pus în apă. Clișeele noastre arată ce-a observat curiosul amator :

Intimidat ori poate surprins de primul contact cu apa, bietul boboc încearcă mai întâi să iasă din apă. Dar mișcând instinctiv picioarele, începe să-i placă jocul. Nu mai încearcă să evadeze ci înnoată parcă decând lumea ar fi învățat acest sport !

Printre animalele care iubesc apa ori se tem de ea.

Să urmărim acum — în viața lor de toate zilele pe unele din animale care iubesc ori care detestă apa și care dacă nu s'au adaptat mediului marin, pot to-

Ce bine e în apă, mămico! — zice puiul de om

tuși la nevoe, să suporte apa fără să se înnece.

Iată apele ghețurilor din Nord: visuri albe de zăpadă încremenită în veșnicia frigului...

Elanii și *renii* se avântă cu deosebită plăcere în apele reci. Innoată contra vântului vrășmaș. Infrâng mânia valurilor și a vântului străbătând cu voinicie apele.

Şi tot acolo aflăm și *ursul alb*. Așa greoiu cum e totuși e uimitor cum înnoată de bine. Vânător de foci pasionat, nu le urmărește niciodată pe uscat; numai în apă. Le urmărește iute și cu o energie deosebită. Rareori dă greș.

Dar și *ursul brun* nu se lasă mai pe jos. Coboară din munte ca să facă bae în apele ce curg la poale. In Siberia urșii bruni călătoresc mult prin râuri hrănindu-se cu pești pe cari singuri și-i pescuesc.

Leii nu iubesc apa. *Tigrii* din contră se avântă adesea la zeci de kilometri în larg ca să... pescuiască atunci când norocul îi face să nu afle altă pradă mai gustoasă.

Jaguarul deasemenea știe să pescuiască și chiar să prindă păsări marine în cursul plimbărilor sale prin apă. Innoată cu deosebită măestrie reușind astfel să vâneze și mamifere aquatice. Dar odată satisfăcută foamea aceasta nu-l împiedică să guste farmecul unei băi răcoritoare pe care i-o oferă valurile mării.

Iată aci trebuie să amintim și pisica sălbatică. Şi ea, atunci când îi lipsește hrana, găsește refugiul în apele mării... pescuind.

Pisica domestică nu iubește apa. Până și de ploaie fuge. Totuși, chiar dacă printr'un accident ajunge în apă nu se înnecă: știe să înnoate!

Priviți acum și un elefant cu câtă plăcere gustă faremcul unei băi reci și ce dușuri își face cu ajutorul trompei sale cu care scormonește jocul apei.

Fără îndoială nu ne putem opri în rândurile de față asupra tuturor animalelor care se desfată în apele mării ori caută aci fie refugiu fie hrană.

Trecem în revistă doar o mică parte din ele.

Caii — spre exemplu— știu să treacă prin ape. Dar nu o fac cu prea multă plăcere. Vacile de asemenea nu-și pierd cumpătul în apă și s'au văzut cirezi de vite care scăpate de sub supraveghere au luat-o razna intrând în vreun râu ce le va fi eșit în cale.

Vorbeam mai sus de pisică. Alături de ea trebuește amintit și celălalt prieten al casei: câinele. Acesta știe să înnoate deasemenea.

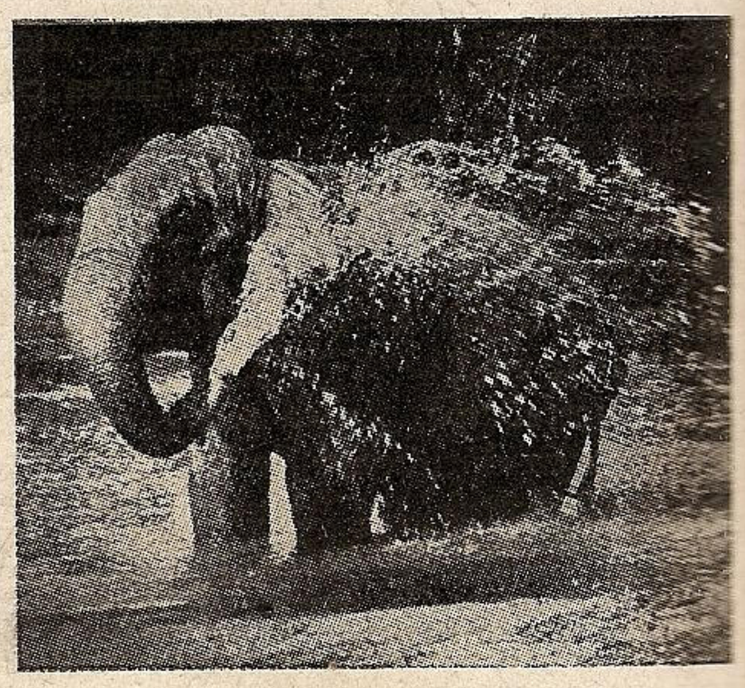
Deși cunoscută de toți, amintesc aci legenda lui Dragoș Vodă unde se spune despre cățeaua lui Molda care urmărea Zimbrul. Fiiara și-a căutat refugiul în cursul unei ape care i-a eșit în cale. Şi spune *Niculai Costin* în cronica sa că: s'a numit țara și apa *Moldova* „pe numele unei țânci (cățele) ce o chema Moldova, care de multă goană ajungând la apă, limbind multă (bând multă apă), a murit...

Vedem prin urmare că moartea Moldovei se datorește faptului că a băut prea multă apă și nu pentrucă a urmărit Zimbrul prin râu.

Vânătorii de căprioare au văzut adesea cum, unele căprioare urmărite de hăitași și de câini au căutat refugiul în vreo apă. Ele însă sunt cu totul neîndemânatice în ceea ce privește înnotul astfel că se înnecă imediat.

La fel se întâmplă și cu maimuțele care din întâmplare ar ajunge în apă. Singure două specii de maimuțe știu să înnoate: *Cynomologus* și *Rhépus*. Acestea — pare-se — au învățat înnotul imitând pe pescari și pe locuitorii pe care îi vor fi văzut înnotând. Dar mai curios este faptul că puii ce se nasc știu să înnoate prin instinct.

Așa dar iată că și animalele știu să se bucure ca și noi de nemărginita bucurie a unei băi de mare...



Auto-dușul elefantului

Călătorie Istorică pe Fulda

de Ing. N. SAEGIU

Ca afluent al Weserului, ale cărui ape se varsă în Marea Nordului, Fulda a îngăduit lui *Denise Papin* să întrevadă ca posibilă o legătură navigabilă între Cassel şi Dover. Cu acest itinerariu, călătoria lui Papin n'ar fi rămas celebră dacă, făcută de unul singur, nu urma ca prin ea, pe de o parte şi pentru el să ne facă să vedem transformându-se în navigator, unul ce fusese odată medic şi în urmă profesor de matematică şi fizică, iar pe de altă parte şi pentru omenire, căutoria despre care este vorba, n'ar fi îngăduit să furnizeze unul din elementele convingerii, punând pe oameni în faţa celui mai valabil argument al controverselor, „dovada materială". In speţă, îi punea în faţa concretului concepţiunilor total renovatoare şi pline de realitate, serioiztate şi importanţă ale lui Denise Papin, *primul vapor cu locomoţie mecarică.*

Eu am aflat pentru întâia oară, despre această călătorie pe Fulda, în anii copilăriei mele la una din lecţiunile de fizică. Ora aceea de curs a fost pentru mine una din cele mai gustate şi mi-a rămas neştearsă din amintirea vieţii de şcolar.

Mă pasionase prin valoarea ştiinţifică atribuită acestei acţiuni a lui Denise Papin şi anume, de a călători pe apă cu primul vapor cu aburi. Dar în acelaşi timp făcusem şi un nespus de mare haz, când s'a ajuns cu povestirea la întâmplarea cu scandal, aceea care a dus până la distrugerea bărcii cu aburi. Mă făcuse să mi-l închipui pe Papin în ţinuta lui solemnă, în care dorise să călătorească — redingotă şi cilindru — jumuit de mateloţii, hamalii şi derbedeii de pe chei într'o învălmăşeală şi cu o dârzenie, din care numai cu fuga şi-a putut scăpa viaţa.

Această povestire mă captivase într'atât, încât cu hazul şi savoarea copilăriei nevinovate, de cum am ajuns acasă am şi început să i-o istorisesc mamei.

Din sclipirea ochilor mei însă, mama a înţeles desigur sentimentele ce-mi dominau sufletul; căci s'a aşezat lângă mine, binişor şi blajină cum numai o mamă poate fi şi mă făcu atent că, aerul pe care îl adoptasem nu cadra cu o întâmplare atât de tragică, a unei om care dorind să dea omenirii una din cele mai importante invenţii — vaporul cu aburi — a primit dela chiar aceia cărora venea să le uşureze muncile istovitoare, martirul.

M'am ruşinat, dar cu această nouă simţire a aceliaşi călătorii pe Fulda, am rămas impresionat adânc. Am continuat să meditez mult şi m'am gândit serios şi la derbedei şi la victima lor şi impresiile mi-au adâncit în suflet un sentimert puternic de regret pentru uşurinţa cu care şi eu luasem viaţa şi isprăvile ei, cu toate că nu fusesem atunci decât un copil. Totuşi, transformarea în mine se făcuse atâta de profund încât a rămas să mă întovărăşească în toate gândurile mele de totdeauna. N'am putut totuşi înţelege cu adevărat, dece acestui mare om al ştiinţei, Denise Papin, i s'a cerut martirul şi dece, o tragedie ori cât de înaltă s'ar socoti că este, nu pildueşte omenrei cu nimic, deoarece isprava ei se repetă.

Să nu faci rău la nimeni, să te consacri o viaţă întreagă în slujba unei idei, în numele ei să munceşti cu perseverenţă, acceptând benevol toate privaţiurile pentru ca din fructul acestor eforturi supraomeneşti să poţi oferi lumii posibilitatea de mai bine şi încă, să mai poată face un pas pe calea progresului, a mulţumirilor şi a belşugului, însemnează pentru om o nobleţă cu atât mai mare cu cât darul său vine să se indentifice cu însu-şi visul şi aspiraţiile semenilor lui.

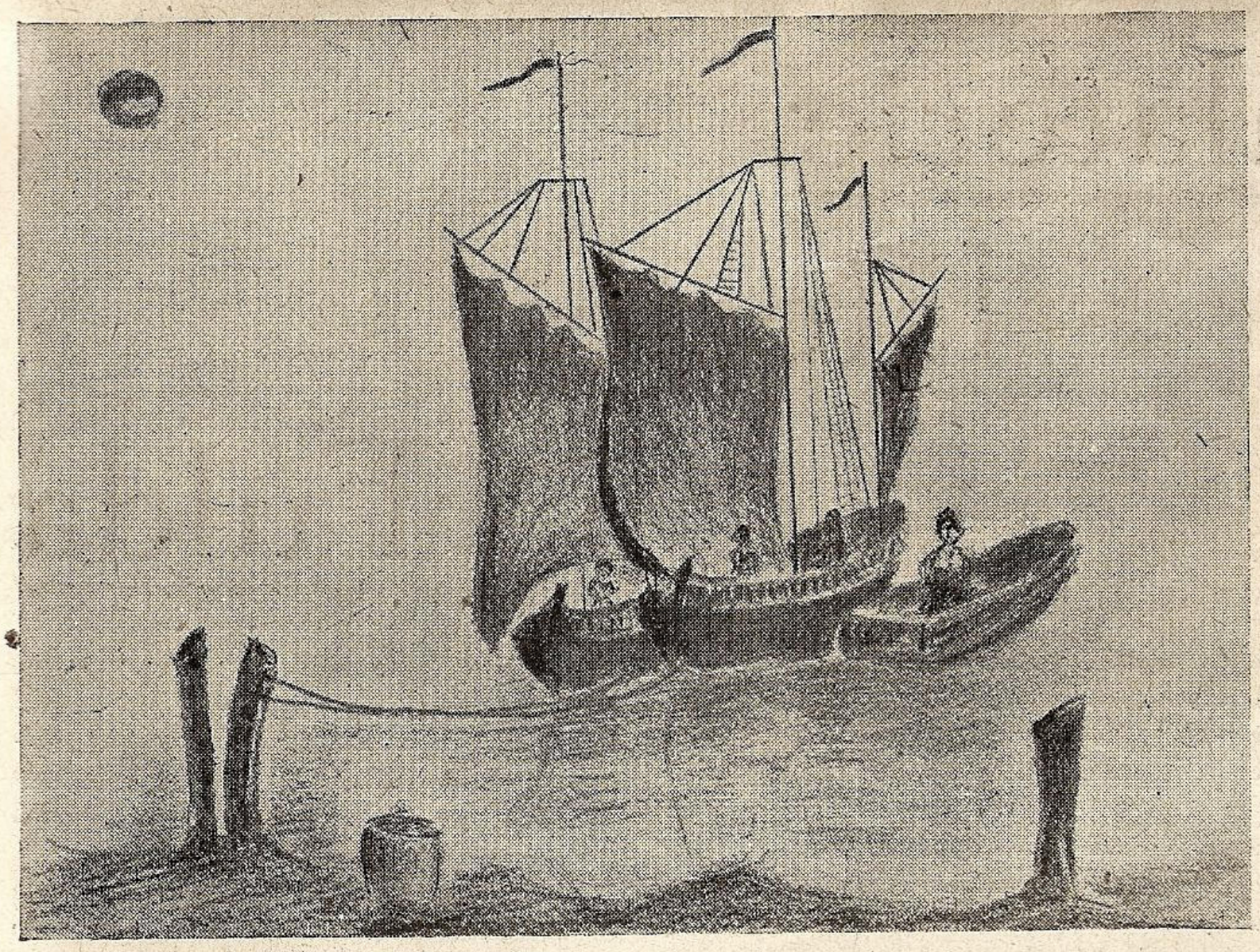
Şi se dă cu modestie şi dragoste, cu toate că în echivalentul acestui dar stă ca preţ o jertfă discretă, care mai întotdeauna rămâne anonimă.

Când apoi primeşti în schimb, dela acei care de fapt devin profitorii creaţiunilor tale, ingratitudinea lor, mai ales când pentru toată munca ta n'ai mai cerut nimănui nici cea mai mică compensaţie, este un mister care prin taina lui îl ridică pe om până la Dumnezeu.

Şi cum dreptatea lui Dumnezeu este dreptate în veci, Dumnezeu a dat-o şi lui Denise Papin.

Iată dece, el supravieţueşte şi va rămâne printre oameni ca unul pe care mateloţii, ah-

Premiul I: C. Crăciun, clasa VII, Liceul „Şaguna" Braşov



Premiul II: Ortensia Teodoru, clasa IV-a Liceul Pr. Elena Braşov

malii şi derbedeii nu-l mai pot clinti, intrigile nu-l mai pot ajurge şi ingratitudinea nu-l mai poate acoperi. Pilda lui însă, înviorându-se, înflori pentru fiecare generaţie. El ridicându-se la viaţă îl vor afla şi prin el vor învăţa să onoreze geniul uman. Prin aceasta, călătoria lui pe Fulda devine şi rămâne celebră.

Se întâmplă însă ca foarte mulţi să mai adaoge la cauzalitatea imortalizării acestei călătorii şi finalul ei tragic. Noi îl semnalăm, dar o facem ca el să ofere omului prilejul unei reculegeri a lui faţă de oameni, chiar dacă viaţa în formele ei tumultoase are darul să îmbete. Să nu se uite că *din greşeală se învaţă* şi *din remuşcare se purifică.*

Prin călătoria pe Fulda, Denise Papin a dat omenirii şi aceste două prilejuri.

Ne-a învăţat că munca trebue preţuită şi că omul se poate înobila prin sentimente pe care conştiinţa-i proprie le chiamă la viaţă.

VIAŢA LUI PAPIN

Denise Papin la început fusese medic. Auzind însă că în Franţa *Colbert* a adus pe *Huygens* pentru a promova cultura ştiinţifică şi acolo, s'a înscris ca elev al acestuia terminând cursul în modul cel mai strălucit. Şi cu toate că el fusese un fiu al Franţei, destinul a vrut să-l facă să devină, din viaţă chiar, fiul întregei omeniri, căci, abia isprăvind, a trebuit să se refugieze în Anglia din cauza persecuţiunilor exercitate de conaţionalii lui contra calvinilor, el fiind unul dintre aceştia.

La Londra este primit de celebrul fizician englez *Robert Boyle* în chiar Institutul său, pentru ca în colaborare cu el şi experimental să lucreze asupra naturii aerului.

Pasiunea, seriozitatea şi mai ales competenţă cu care a debutat PAPIN, l-au impus din primul moment. Contactul cu învăţaţii, contimporani lui, i-au fost tot atâtea impulsuri către muncă, cercetări stăruitoare, studii profunde şi meditaţiuni serioase, nu numai de colaborare dar şi de creaţie, pentru lucrările sale personale.

Iată dece, ROBERT BOYLE îl propune şi Societatea Regală abia înfiinţată îl admite printre primii săi membri.

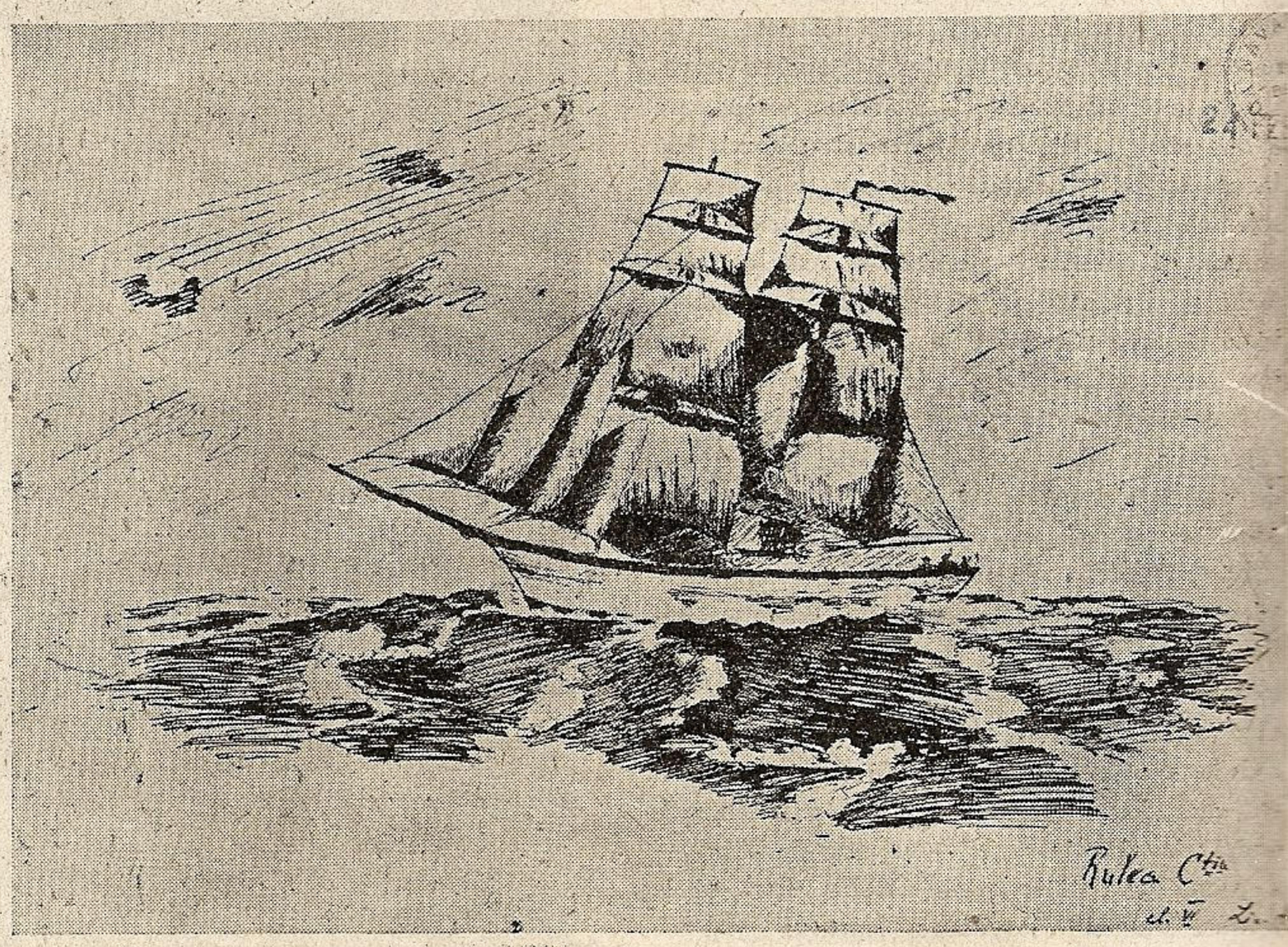
In comunicarea de intrare, Papin a desvoltat subiectul intitulat: „Metoda de a muia oasele şi de a face să fiarbă orice fel de carne" „în foarte scurtă vreme şi cu puţină cheltuială". Expunerea a fost completată şi cu o concretizare practică, un aparat botezat de el *„digeratorul'*, devenit în urmă, nemuritoarea *„ marmita lui Papin".*

Viaţa lui la Londra îşi urma un drum de cea mai completă rezonanţă cu întreaga-i fire. O mărturiseşte când-va unor prieteni, el singur, spunând că aci, la Londra, iar ambianţa de oameni şi de lucru în care a trăit dela 1680 când fusese obligat să fugă din Franţa şi până în 1687 când a fost solicitat de *Landgravul Carol de Hessa* pentru catedrele de Matematică şi Fizică dela *Marburg,* pe care le-a acceptat şi onorat cu o faimă fără egal, reiata că, aci la Londra i-au germinat în forma lor embriorară, adică sub forma unor simple preocupări, temele esenţiale ale tuturor lucrărilor ulterioare, din care una i-a consumat 23 de ani din viaţă pentru a o duce la bun sfârşit; *problema puterii focului.*

Ca să putem recunoaşte puterea geniului său, este nevoe să-l urmărim în completa lui desfăşurare.

Apucase să cunoască natura şi fenomenele sale după concepţia prircipiului activ al celor patru elemente fundamentale: apa, aerul, focul şi pământul. Lucrase cu ROBERT BOYLE, acela care reuşise să stabilească cu toată preciziunea, în compartimentul fenomenilor chimice faptul că, prin calcinare metalele îşi sporesc greutatea, explicând a est lucru prin aceea că, focul s'ar putea materializa fixându-se în mod ponderabil pe metal. In fine digestorul i-a învederat cum, focul fixat în cuprinsul masic al apei o poate transforma în vapori, dându-le în acelaşi timp o putere de expansiune atât de mare, încât să-i facă să poată sparge orice vas care i-ar închide.

După cum vedem, PAPIN a trăit în cele mai conştiente aspecte tocmai perioada de



Premiul III: Constantin Rulea, clasa VII-a Liceul „Şaguna" Braşov

tranziţie a mentalităţii şi al înţelesului pe care omul venea să-l dea contactului său cu mediul pentru cunoaşterea naturii. Trecând dela concepţia antică la aceea antemergătoare celei contimporane a reuşit şi erezia determinată de teoria flochistonului.

Cu spiritul lui analitic şi cu un simţ critic de profundă ţinută ştiinţifică, DENISE PAPIN a acceptat această nouă teorie, înţelegând flogisticul ca pe un principiu activ, al universului, susceptibil a se metamorfoza. Aşa de exemplu zicea el, materia se aprinde când prin flogistie este supusă unei ridicări de temperatură peste limita compensaţiunilor interne.

Pentru a înţelege la just analiza profundă şi reală făcută de DENISE PAPIN asupra fenomenelor prin teoria flochistonclui, pentru noi va fi doar o chestiune de terminologie căci, schimbând expresia flogestie cu acea a energiei din zilele noastre, va trebui să recunoaştem că putem adopta aproape integral, atât punctul său de vedere cât şi înţelesul pe care el l-a dat cu deosebire fenomenelor calorice, care l-au pasionat. *Energia reprezintă astăzi acelaşi principiu activ al universului, susceptibil metamorfosării.*

In problema dominantă a vieţii lui PAPIN *„puterea focului"*, prima dificultate de ordin experimental în cercetările sale, aceea a pericolului de explozie a vaporilor de apă, a înlăturat-o imaginând un anume organ numit *„supapă de siguranţă"*. Ea era bazată pe un principiu simplu, acela al pârghiilor, aşa precum o cunoaştem şi noi astăzi. A continuat apoi cu perfecionări succesive asupra căldărilor termice, fără să poată da în folosinţă vieţii economice vre-un pritotip de maşină, din cauză că s'a lăsat intimidat de toţi bârfitorii şi rău voitorii din jurul său.

Dar cine ar fi putut accepta oare o concepţie valabilă şi pentru noi însă nu astăzi, ci acum 350 de ani în urmă, mai ales când, ea îmbrăca cele mai contradictorii aspecte faţă de adevărul tradiţional.

Mai degrabă, pentru contimporanii săi s'ar fi putut pune în discuţie chestiunea echilibrului celebral a aceluia care putuse vedea, prin fereastra minţii sale adevărul şi realităţile naturii în forme pe care nimeni nu le bănuise.

Totuşi rezistenţele semenilor nu l-au putut împiedica să nu perfecţioneze maşina făcută de SAVERY în chiar punctele sale esenţiale, precum şi să prospecteze una proprie.

Tipul celei concepute de PAPIN se compunea dintr'un cilindru, în forma celor de azi ale maşinilor cu aburi, înlăuntrul căruia se putea mişca, când într'o parte când în cealaltă parte, un piston. In spatele pistonului şi pentru fiecare cursă, se face vid cu o pompă special amenajată, care era acţionată printr'o cădere de apă. Pompa şi cilindrul erau solidare, conexiunea fiind făcută cu o serie întreagă de tuburi, prin care mai trebuia să circule şi apa.

Mai târziu, pentru a mări puterea de acţiune a pistonului, în corpul cilindrului a încercat să ardă pulbere de tunuri. Prin această modificare, DENISE PAPIN a realizat prima maşină de tipul celor denumite astăzi cu combustiune internă.

După ce a recunoscut însă că apa supra încălzită devine, prin vaporii care-i degajează, la fel de elastică precum este şi aerul şi că prin condensarea vaporilor obţine o destindere, a făcut o strălucită aplicaţiune asupra maşinei sale, deservindu-i cilindrul cu aburi. Prin acest nou procedeu însă, maşina a devenit de tipul celor denumite azi cu combustiune externă.

Prin aceste trei tipuri de maşini, realizate de PAPIN, acţiunea pistonului creia numai o simplă mişcare rectilină, translativă şi alternativă, de dute vino. Se pare că această mişcare nu l-a mulţumit pe deplin, întrucât Papin a continuat să lucreze la perfecţionarea maşinei sale. Ii aduce o serie de îmbunătăţiri succesive, până ce prin intermediul unui fel de bielă, apropiată de tipul celor de azi, reuşeşte să transforme mişcarea rectilină translativă şi alternativă. într'o mişcare continuă de rotaţie.

In aceste zile petrecute la MARBURG în Laboratorul de Fizică pe care şi-l făcuse ca anexă catedrei sale şi din care zile de-arândul nimeni nu-l vedea ieşind DENISE. PAPIN a realizat cele mai concludente experinţe cu privire la aplicaţia forţei motrice a vaporilor de apă, precum asemenea a putut să precizeze şi pentru construcia maşinilor cu abur, câteva principii fundamentale.

Şi când şasezeci de ani mai târziu MON DE CANS construeşte prima maişnă cu aburi pentru nevoile industriale, se obţine în acelaşi timp cu maşina şi o confirmare integrală şi strălucită a principiilor emse de PAPIN.

Corespondenţa lui ştiinţifică cu aproape toate somităţile occidentului, i-au făcut cunoscute ideile şi lucrările pretutindeni.

Academicienii francezi se gândesc să-şi apropie şi ei celebritatea profesorului PAPIN aşa că, în 1699 îl numesc membru corespondent al Academiei de Ştiinţe dela Paris. Cu această ocazie luând un contact mai intim cu colegii săi francezi, le-au împărtăşit printre altele şi ideia care îl frământa de mult, anume, deplasarea mecanică a bărcilor.

Proectul său prevedea montarea pe vas, lateral şi în afară, a două roţi hidraulice cu palete mari, care urmau să joace un dublu rol. Intâi să producă o mişcare de rotaţie şi în al doilea rând să propulseze vasul.

Pentru producerea mişcării de rotaţie, urma ca o maşină cu aburi să ridice apa în sus, ca apoi prin căderea ei peste pale, apa să determine rotaţia axei. Ideia se credea atât de temerară încât ea n'a fost împărtăşită de nimeni. Ba ceva ma imult, în discuţiile contradictorii ce s'au născut, i s'a demonstrat că palele din momentul în care vor căpăta axa lor solidară cu vasul, ele, palele se vor rupe sub acţiunea mecanică a şocului produs de valuri, nici cum ca prin pale să se mai poată propulsa şi vasul, care bine înţeles urma să aibă şi el o greutate oarecare.

Nedumrirea cea mare însă o constituia urcarea apei deasupra roţilor cu ajutorul puterii focului, când din cauza diametruli mare al acestora, înălţimea în cauză devenea apreciabilă, de câţi-va metri.

Sigur pe sine însăşi cu încredere în justa lui judecată, DENISE PAPIN nu s'a dat bătut, ci s'a hotărît să demonstreze temeinicia planurilor sale tipărind în 1717 la CASEL o lucrare intitulată: „Metoda de a ridica apa cu puterea focului".

Cu această lucrare tipărită i se întregeşte studiul mecanic al maşinei sale, căci mai publicase în 1695 o altă carte, despre „Diverse organe la maşina cu aburi şi a altor câteva maşini noi".

Se vede prin urmare cum, nici criticile uşoare sau superficiale şi nici neîncrederea oamenilor în echivalentele concrete ale teoriilor sale, nu l-au putut prin nimic abate din calea ce-şi trasase.

CALATORIA

Toate lucrările şi demonstraţiile sale, nu au avut darul să mulţumească pe contrapartenerii. S'a gândit atunci că nu îi mai rămâne ca argument al convingerii, socotit „ultima ratio", decât dovada materială.

Călca în al 60-lea an al vieţii. Sub puternica însufleţire a adevărului pe care îl servise atâta de strălucit, în toată cariera lui de profesor şi de cercetător, cu un avânt aproape tineresc se hotărî să treacă la realizarea visului său, vaporul cu aburi şi încă, pentru că FULDA prin WASER şi MAREA NORDULUI îi oferea o legătură navigabilă până în Anglia, se gândea să se ducă să-şi viziteze şi colegii de Academie, englezi, cu vasul minune.

Ideea într'adevăr era extraordinară şi cu atât mai curajoasă cu cât un asemenea eveniment se considra de toată lumea ca imposibil.

Se vede treaba însă că viaţa lui DENISE PAPIN pe care şi-o închinase ştiinţei păstrându-i doar două variante, catedra şi laboratorul nu făcea nici o rezonanţă cu societatea din Marburg. Aceasta interpreta sobrietatea şi seriozitatea acestor aspecte, ca pe nişte lipsuri flagrante de politeţe faţă de ea, fapt care i-au făcut pe Marburghezi ca nici după două zeci de ani de convieţuire cu PAPIN să nu-l considere ca pe unul dintr'ai lor.

Aşa se explică dece, el nu numai că nu a putut asocia pe nimeni la finanţarea construirei vsului şi al maşinelor trebuitoare dar nu a primit nici măcar încurajarea cu care, noi oamenii suntem obişnuiţi a întovărăşi paşii, ori cărui început, mai ales când drumul vieţii celui ales, bate o potecă ne umblată încă de noi.

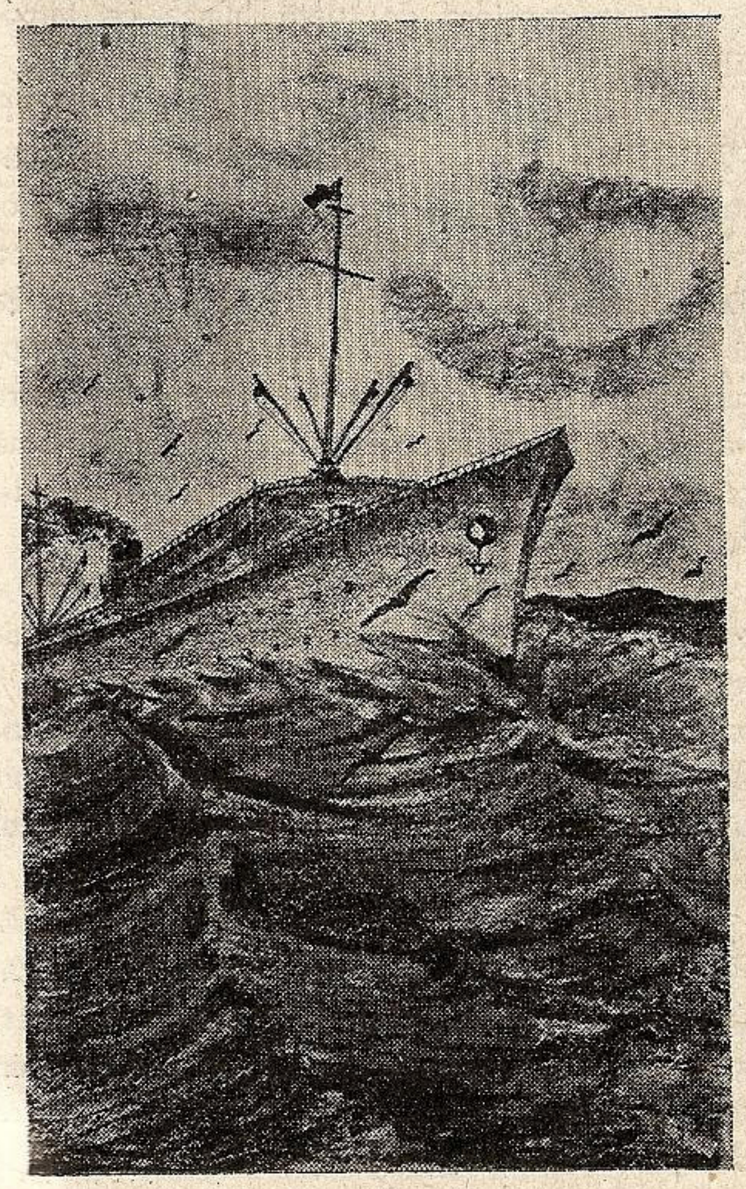
Hotărîrea care fusese luată era însă fermă. Pentru înfăptuirile pe care urma să le facă, s'a găsit singur ca suflet şi limitat ca mijloace. In slujba ideii magistrale, de a construi un vas cu locomoţie mecanică, PAPIN a înţeles să consacre tot ceeace reuşise să adune depe urma modestei sale cariere de profesor, cu convingerea fermă, că prin realizarea de care se va face capabil, va putea să pună în mâna

omenirei încă un instrument sortit să contribue la fericirea oamenilor.

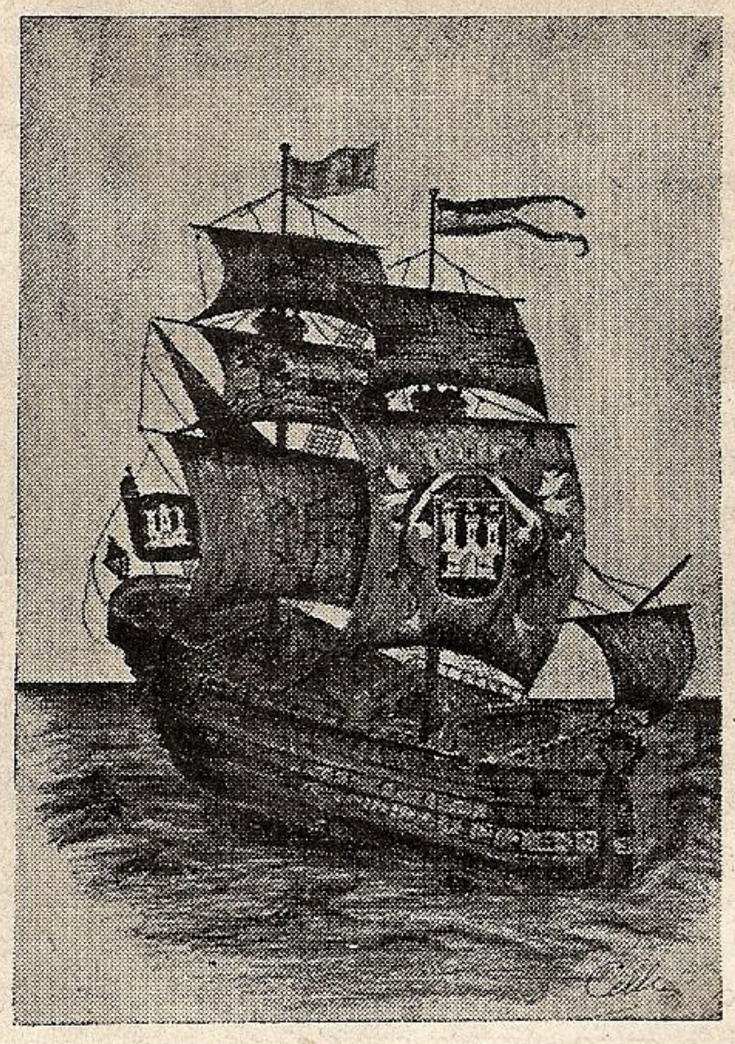
Odată începutul făcut, în măsura în care lucrarea progresa respectându-se cu stricteţe toate planurile date, DENISE PAPIN vedea cu însufleţire apropiindu-se ziua triumfului, iar bârfitorii măreau tot mai asiduu cercul lor de intrigă. Au fost scoase tot felul de legende pe seama maişnei care, cu fiecare zi care trecea, prindea tot mai vădit forma desăvârşirei sale. Şi se întrebau toţi de pretutindeni, dacă până la urmă locomoţiunea mecanică va fi sau nu posibilă căci, se mai făcuseră asemenea încercări în 1687 şi în 1639 în portul HAVRE, ca şi în ANGLIA cu maşina lui SAVERY fără nici un rezultat. Totuşi concepţia lui DENISE PAPIN purta atâta realitate încât, în loc ca ea să se însufleţească până şi pietrele, avu darul să sporească şi mai mult animozitatea concetăţenilor contra lui, creindu-i o atmosferă din ce în ce mai ostilă. Nici chiar oficialitatea nu s'a diferenţiat de părerile mulţimii, căc, cu toată intervenţia lui LEIBNITZ făcută în favoarea lui PAPIN pentru a i se autoriza călătoria proectată, autorităţile nu şi-au dat nici asentimentul şi nici sprijinul. Dar, în ciuda tuturor obstacolelor, DENISE PAPIN îmbrăcat în haine de ceremonie, într'una din zilele de vară ale anului 1707 şi fără nici o solemnitate, îşi lansează ambarcaţiunea sa originală pe FULDA, cu destinaţia ANGLIA.

Sutele de curioşi adunaţi pe chei, priveau cu neîncredere gestul atât de temerar a lui PAPIN şi pândeau cu înfrigurare şi pentru completa lor satisfacţiune, momentul de autoînfrângere al acestui om, atâta de bizar pentru ei.

La bord în acelaşi timp toate preparativele



Premiul II: Dobre Gheorghe
Uzinele I. A. R. Braşov



Premiul I: Cecilia Drăghiceanu
cl. IV-a B Liceul Pr. Elena, Braşov

fiind făcute, PAPIN improvizat în timonier cu o mână a declanşat acţiunea aburilor, iar cu cealaltă scoţându-şi cilindrul din cap a început să salute lumea în chiar momentul în care vaporul său pornea la drum.

Pentru el, această reuşită nu însemna decât o verificare mai mult, asupra justei înţelegeri ce venise să dea fenomenelor, în timp ce pentru vulgul adunat pe maluri, acest triumf a fost motivul celei mai cumplite indignări şi a celor mai furtunoase excitaţii.

Salutului său însufleţit şi plin de curtuazie faţă de mulţime, i s'a răspuns cu cele mai triviale huiduieli şi urlete.

Şi în măsura în care călătoria prindea tot mai mult consistenţă iar şansele de reuşită se măreau, indignarea mulţimii creştea luând cele mai pătimaşe înfăţişări. In cele din urmă, un grup de mateloţi, de hamali şi de derbedei îl ajung în apropiere de MUNDEN şi îi atacă vasul. Reuşind să-l scoată la mal, îl rup în bucăţi, PAPIN însuşi deabia putând scăpa cu fuga.

Desgustat, amărît, sărăcit şi complet deprimat, ajunge în ANGLIA, numai el ştiind cum, unde după câţiva ani moare în cea mai neagră mizerie, în dispreţul conlocuitorilor şi neglijat de toată lumea lui. Era membru Academiilor engleză şi franceză, prin lucrările sale îşi câştigase un renume mondial şi totuşi, lumea lui îl uitase. Ea fusese prea mică pentru el.

Moartea lui DENISE PAPIN, a acestei figuri măreţe, a fost cu atât mai tragică, cu cât ea s'a produs sub cel mai complet anonimat. Asupra morţii sale nu se poate preciza absolut nimic. După unii ea s'ar fi produs în FRANŢA. după alţii chiar la MARBURG. Multă vreme se dăduse ca an al morţii sale 1710. Când însă s'au publicat corespondenţele celebre ale lui LEIBNITZ, s'a găsit printre scrisori şi una semnată de DENISE PAPIN care fusese datată 1712 aşa că, asupra finalului acestei vieţi, de atâta putere de muncă, consacrată cu atâta pasiune pentru ştiinţe şi de o capacitate atâta de superioară, nu se poate spune de cât că, a rămas învăluit în cel mai mare mister. Şi totuşi PAPIN a făcut posibil confortul călătoriilor şi a rafinat gustul şi dragostea de mare.

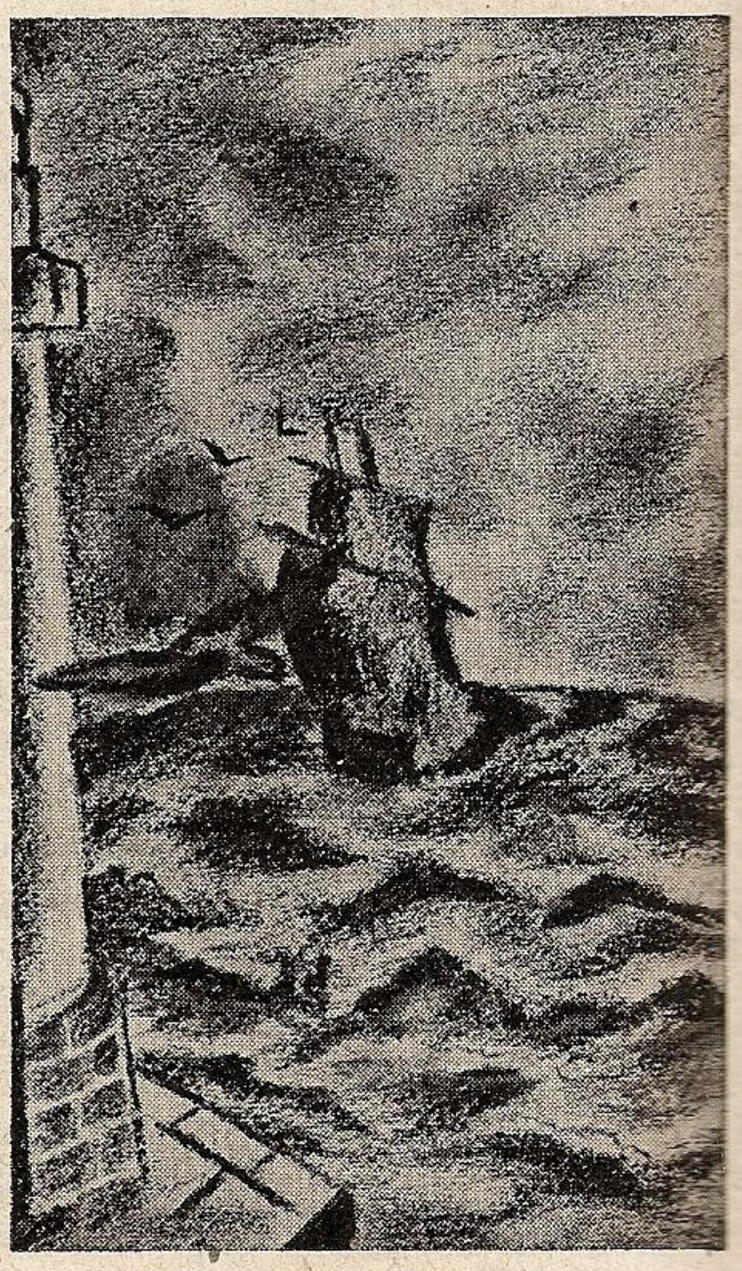
DENISE PAPIN a făcut posibilă cea mai puternică legătură dintre om şi mare, dându-ne „VAPORUL".

Portretul lui DENISE PAPIN este acela al unui om care a văzut întotdeauna just, real şi atâta de departe, încât contimporanii săi nu numai că nu l-au putut urmări, dar nici măcar n'au înţeles că trebue să-l ajutte. Prin profunda sa concepţie asupra realităţilor, a servit de două ori ştiinţa. Mai întâi prin toate adevărurile noui pe care le-a pus în circulaţie şi apoi prin metoda superioară a investigaţiilor experimentale, de care s'a folosit în lucrările sale, îndrumând întotdeauna concluziile şi către latura practică a vieţii, socotind-o atât individual cât şi social.

Cu privrie însă la celebrităţile care l-au denigrat, ele au fost probabil din eroare omise de istorie, în timp ce figura lui DENISE PAPIN a rămas cu atât mai măreaţă, cu cât putem spune cu drept cuvânt că a mers până la martiraj.

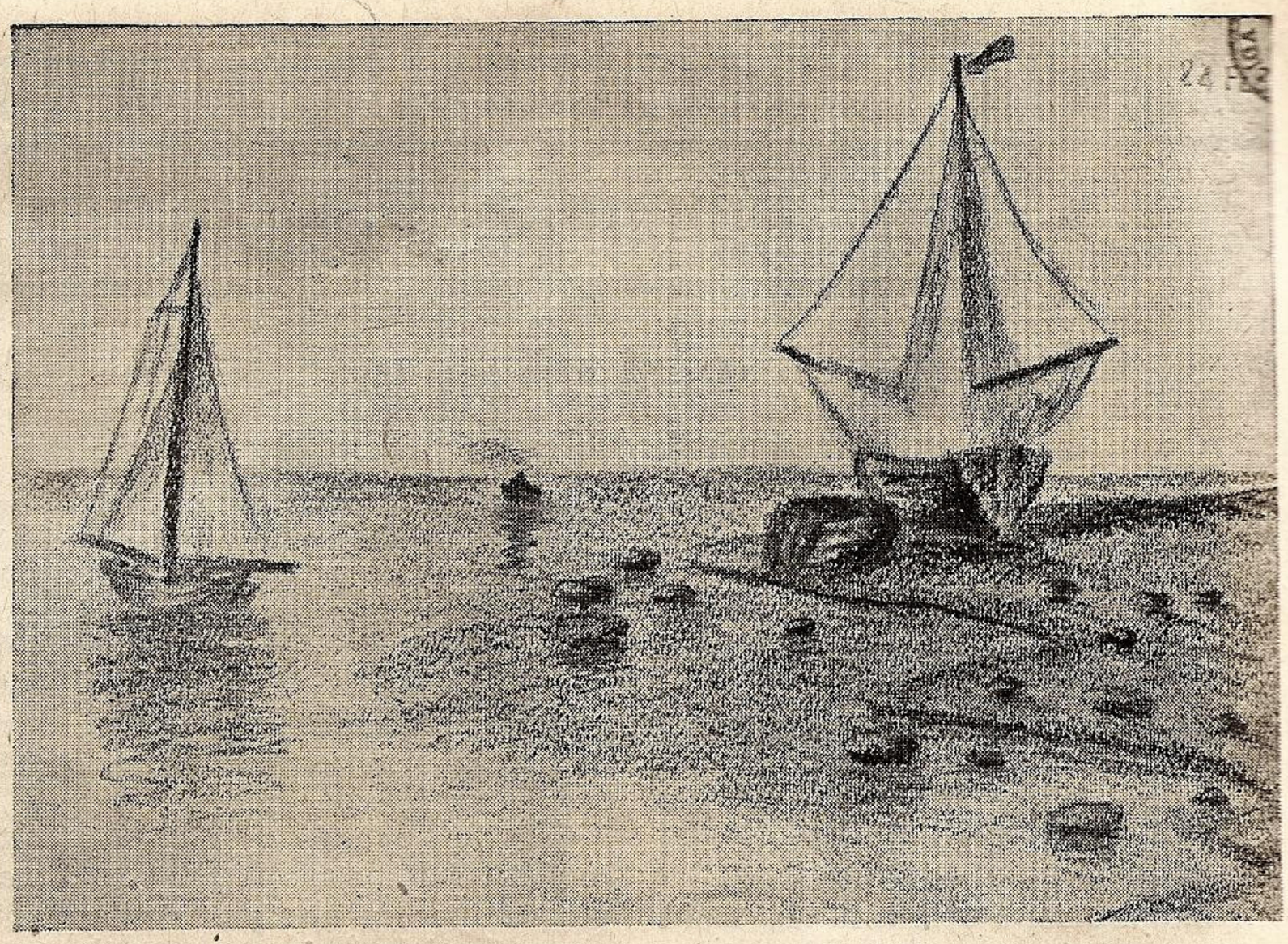
A dat omenirii prima corabie cu tracţiune mecanică şi a indicat puterea focului ca utilă în slujba omului.

De-ar fi pentru noi să observăm numai ce puternică pârghie de progres a constituit-i vaporul cu aburi, pentru perfectarea căruia DENISE PAPIN şi-a închinat 23 de ani şi cei



Premiul III: Ana Morariu, cl. IV-a
Liceul Comercial Fete, Braşov

Premiul III: Eugenia Bejan, cl. III-a
Liceul „Pr. Elena" Braşov



mai rodnici ai vieţii sale, ne vom da seama cât de datori rămânem ca să prea mărim puterea geniului uman şi cu câtă afecţiune şi veneraţie va trebui să întâmpinăm fericitele întruchipări de muncă, pricepere şi abnegaţie, când ele sunt puse în slujba adevărului ori de cine şi de ori unde. Omul numai prin realizările de care se face capabil devine şi rămâne cu adevărat om.

Şi pentru că adevărul înnobilează, odată câştigat el nu se mai poate nici ascunde şi nici distruge. Adevărul te apropie de tainele naturii pe un drum care nu cunoaşte întoarcere, el fiind drumul devenirii eterne.

Şi DENISE PAPIN şi cu el întreaga omenire a făcut un pas înainte pe acest drum, cu toate că semenii i-au făcut barca cu vapori în bucăţi şi l-au hulit de deabia a putut scăpa cu fuga. Şi toţi acei care i-au sfărâmat corabia, nu au putut înţelege nici chiar după ce au rămas cu bucăţile ei, că ele vor sta drept mărturie ale unui sacrificiu pe care ei l-au cerut unei vieţi ce fusese închinată ştiinţei şi fericirei umane .

Astăzi ne dăm seama că Marea, cu tainele şi fascinarea ei, a fost pentru PAPIN rostul vieţii sale.

MIŞCAREA PERPETUA

Din multiplele preocupări ale lui Denise PAPIN, mai reţinem ca interesant chiar şi astăzi, faptul că a connacrat şi câteva momente de gândire pentru problema mişcării perpetue.

Mişcarea perpetue este un miraj pe care ştiinţa îl aruncă viziunii cercetătorului şi nu e de mirare ca el să continue să frământe, cu destulă perseverenţă şi astăzi încă, multe din minţile fecunde ale omenirii.

Şi poate fi oare altfel când la fiecare pas însă-şi Universul ne pune în faţa celui mai tare argument de controversă, „dovada materială" ?

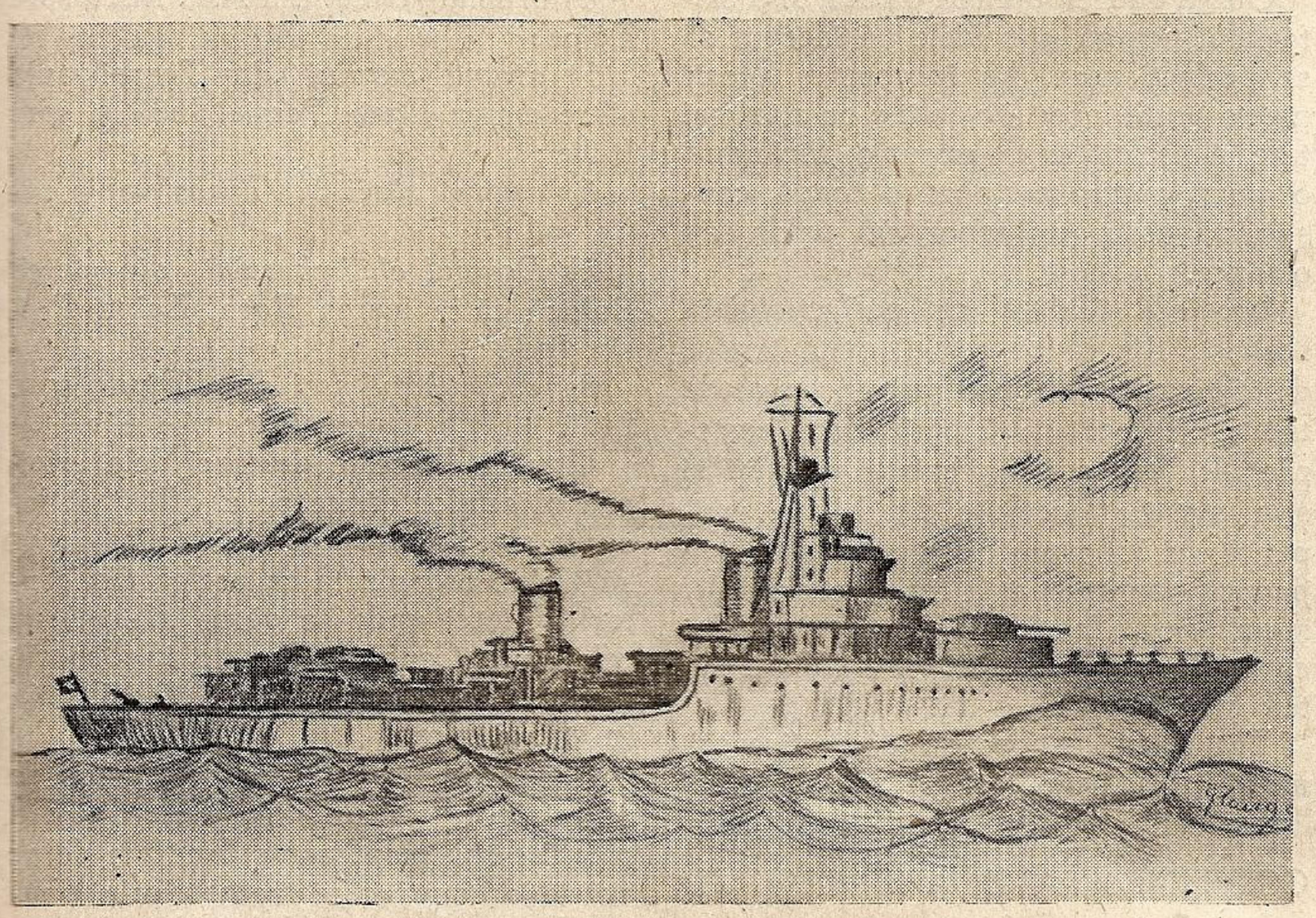
Mişcările pământului, una în jurul axei şi alta în jurul soarelui, „mişcările identice ale planetelor, mişcările soarelui, a stelelor, etc. mişcări existente dintr'un început şi fără de isprăvit, ca şi însă-şi viaţa. Toate acestea nu sunt oare cele mai magistrale înfăţişeri pe care natura ni le le prezintă sub formele celui mai desăvârşit perpetuum mobile ?

Cu toate acestea în istoria şi evoluţia gândirii, problema mişcării perpetue s'a prezentat pentru om cu sancţiunea imposibilului. Totuşi cu fiecare încercare nereuşită, omenirea a câştigat fie un adevăr nou, fie o cunoaştere mai atentă asupra unor fenomene care altfel n'ar fi putut trece cu atâta exactitate în concepţia omenirii.

Aşa de exemplu STEVINUS în încercarea sa din 1605 de a realiza o mişcare perpetuă prin intermediul unui lanţ fără sfârşit aşezat pe un plan înclinat, dacă experimental s'a găsit în faţa unui eşec, a aprofundat în schimb felul cum forţele lucrează în lungul suprafeţelor. Acest mod de acţiune al puterii fusese până la el nesocotit.

Asemenea exemple se pot enumăra cu destulă abundenţă, căci ictoria le-a înregistrat la timpul lor pe fiecare.

După ce însă noţiunea de energie a intrat în patrimoniul intelectual al omenirii, înţelesul lucrurilor şi al fenomenelor au luat o formă mult mai clară şi mai complectă, datorită nouii mentalităţi pe care această noţiune a creiat-o.



Premiul I: Marga Gheorghe, cl. III-a
Liceul „Şaguna" Braşov

Relaţiuni Continentale şi Intercontinentale ale omenirii din timpurile Preistorice şi Istorice

Câteva rectificări de date istorice cunoscute din şcoală

de Ing. T. GALCA

CAP. I — APARIŢIA OMULUI PE PĂMÂNT

După Geneza din Biblie, omul (Adam şi Eva) ar fi apărut acum vreo 6000 de ani. Dar se vede că Moise, autorul Genezii sau Manasse cum era numit de Egipteni, a greşit la socoteală odată cu profesorii lui egipteni.

De fapt omul a apărut în mai multe părţi pe pământ, dar probabil nu în acelaşi timp şi anume pentru prima oară cam prin era terţiară geologică, bine înţeles pe continentele care existau atunci, care erau altele decât cele de acum.

Probabil omul a apărut în centrul Europei, pe Dunăre şi Rin, în centrul Asiei, al Africei, în Java şi Borneo, aceste ţinuturi fiind unite în epoca terţiară, adică în centre şi locuri propice desvoltării.

Oamenii ca şi animalele în grupuri au apărut, au evoluat până la o desvoltare oarecare, apoi au degenerat şi dispărut, fie din cauze naturale, fie în lupta pentru viaţă, cei tari biruind pe cei slabi.

Se înţelege că e vorba de omul cu caracteristicile lui specifice, *homo fabre homo stupidus,* din care mai târziu a evoluat *homo sapiens* capabil să se ridice, adică cu sistemul nervos mai desvoltat.

B. *Evoluţia omului.* Ca să ajungă omul să fie *homo sapiens* a trebuit să treacă 400.000 ani, adică să evolueze dela omul sălbatec care mergea în patru labe, patru picioare ca animalele: în felul că şi-a degajat labele dinainte, mâinile, şi să poată servi prin adaptare la mediu să se apuce de pomi sau stânci, să se sprijine şi să se ridice în cele două labe dinapoi şi prin adaptare şi evoluţie să meargă pe două picioare, adică majestos, caracteristica omului.

Odată cu degajarea mâinilor, omul din carnasier, cu muşchii fălcilor desvoltaţi şi prinse de cap în dreptul şi deasupra urechilor prin instinctul tehnic al omului nu mai avea nevoie de fălci ca să se apere ca celelalte animale şi în lupta lui pentru apărare şi atac a inventat scule, adaptându-se mediului şi mijloacelor proprii de care dispuneai mâinile libere, cu degetele care puteau apuca bine şi lucra piatra brută, apoi cea cioplită, bâta, ciomagul, mai târziu toporul, arcul cu săgeţi şi alte scule pentru serviciul casnic sau pregătirea hranei.

Odată cu apariţia cuprului şi a cositorului omul a ajuns la alte scule mai perfecte, iar cu apariţia fierului, după epoca magdaleniană se apropia de omul perfecţionat, începând să vorbească, să-şi însemne ideile prin scris pe cupru, pe piatră, deschizând epoca preistorică începuturile civilizaţiei. Astfel a ajuns omul prin evoluţie la o situaţie diferită de a animalelor. Şi astăzi se mai găsesc oameni la acelaşi grad de desvoltare ca pe atunci, cum sunt *Savauţii* în Brazilia şi *Ţsulţii* în Siberia studiaţi de arheologul Pallas, oameni care şi acum trăesc în bordeie subpământene, fără scule. Tot astfel *Babengoţii* din insulele Sonde şi *Bossmanii* din sudul Africei, sunt inferiori faţă de cei din epoca magdaleniană a erei quapalafite (locuinţe lacustre) şi serveau ternare, când omul trăia în peşteri sau de scule.

Odată cu desvoltarea omului şi a sistemului nervos, şi sculele au început să se perfecţioneze. La început a folosit piatra brută, apoi a cioplit-o cu alta mai tare, a ascuţit-o, a lustruit-o, făcându-i o gaură pentru a-i pune o coadă, constituind astfel un topor, un paloş sau o lance.

Locuinţa. Odată cu perfecţionarea sculelor, din cauza climei, omul împins de instinctul de conservare şi ajutat de tehnică a început să părăsească peşterile al căror acces prezinta greutăţi şi şi-a construit locuinţe din bârne, acoperite cu foi mari de plante, stuf sau papură, iar spre a fi ferit de animale, şi-au aşezat locuinţele pe piloţi pe lacurile din apropierea locurilor unde putea găsi hrana.

Tot atunci începe să domesticească unele animale de care să se servească.

CAP. II. — MIGRAŢIUNILE CONTINENTALE ALE OMULUI

Incă la începutul erei quaternare, adică înainte de epoca salutriană şi magdaleniană, omul a fost împins, fie de intemperii (gheţari, climă aspră), să caute locuri mai propice pentru locuinţă şi hrană mai abundentă, şi iarbă cu sentimentul tehnic cu care a fost dotat şi observat întâi de Voltaire, căutând linia de cea mai mică rezistenţă faţă de greutăţile întâmpinate în lupta pentru trai. De aceea el şi-a îndreptat privirile către alte ţinuturi şi pornind împreună cu sculele de atac şi apărare, ocoind în drumul său obstacolele ce se iveau, ca munţii mari, prăpăstiile, mările furtunoase.

Negreşit în străbaterea acelor drumuri a lăsat urme (vestigii) din sculele sau lucrurile ce le purta cu el şi mai ales mărfurile care căuta să le dea altora (sentimentul de negustorie). Astfel avem, acele drumuri care purtau pecetea obiectelor cărate :

1) *drumul silexului,* care porneşte din centrul Franţei spre marea Egee prin Italia şi către Spania.

2) *drumul cuprului* dinspre Caucazia spre Persia, marea Egee, Egipt şi Indii ;

3) *drumul bronzului,* tot cam acelaşi;

4) *drumul ferului* din Asia Mică spre Egipt ;

5) *drumul aurului* din Transilvania către marea Egee, Persia, Indii şi spre Italia ;

6) *drumul sării* din Transilvania către sud ;

7) *Drumul chilimbarului* din marea Baltică către marea Egee, Egipt, Persia, Indii ;

8) *drumul mătasei* din China spre Indii, Persia, marea Egee şi Italia.

Urmărind aceste drumuri dela originea obiectelor găsite pe el aflăm că locurile de unde au plecat aveau industrii bine organizate ca acelea din centrul Franţei unde se găsea silexul sau cele din Caucazia bogate în cupru, cele din Asia mică în fier, Transilvania în aur şi sare.

Marcarea drumului s'a determinat de obiectele şi sculele lăsate în peşteri menhire sau monumente funerare de pe aceste drumuri care treceau prin ţinuturi lipsite de materialul acelor obiecte

Premiul II: Ştefan Grudinschi, cl. V-a Liceul Industrial Bucureşti

cremene, aur, fier sau bronz, ci provenea din alte regiuni.

III. DRUMURI INTERCONTINENTALE PREISTORICE

Când omul a avut le îndemână scule mai perfecte şi material lemnos mai bun, şi-a perfecţionat şi mijloacele de navigaţie pe apă şi de unde la început a navigat călare pe o grindă sau butuc de lemn, mai târziu a scobit lemnul ca să stea mai comod, apoi din împreunarea lemnelor şi-a construit un fel de barcă pe care a perfecţonat-o, făcând-o să se mişte cu ajutorul pânzelor. Atunci au început migraţiile intercontinentale ale omului pe această cale de comunicaţie care apropie popoarele.

Despre aceste drumuri nu avem vestigii (urme) sau documente. Avem însă păstrate prin tradiţii şi legende descrierea acestor drumuri şi aşezarea lor. Astfel :

A. Din tradiţiile Egiptene. Osiris, întemeietorul Egiptului şi zeul lor principal, dorind să cunoască lumea, a făcut călătorii pe uscat şi pe mare; în voiajele lui acum 12.000 de ani a vizitat şi marea Neagră, Gurile Dunării, după cum afirmă Herodot, care a fost prin anul 420 a. hr. pe la Gurile Dunării şi ar fi văzut cu ochii lui la preoţii egipteni din Teba, capitala Egiptului, o carte în care se descria expediţia lui Sesostris cel Mare, faraonul din 3712, care a trecut Istrul spre a cuceri pe Geţi, spre a aduce acolo colonii egiptene.

B. Din tradiţiile Grecilor am avea cele din expediţia Argonauţilor şi Homerice, Iliada şi Odisea.

a) *Drumul expediţiei argonautice* făcut de Jason Tesalianul, care s'a îmbarcat la Illeos în Tesalia pe corabia „Argo" pentru a readuce Lâna de Aur din ţara fabuloasă a Colchidei sau Caucazia. Colchida sau după alţii Tegina (Ţiglina) dela gura Siretului unde se varsă în Dunăre. Lâna de aur ar fi grâul care creşte din belşug prin acele părţi stăpânite de regele Aetis. Ajutat de Medea, fiica lui Aetis, Jason învinge dragonul cel cu două capete care păzea lâna de aur, se îmbarcă pe corabie luând cu el şi pe Medea ,de care se îndrăgostise.

Urmărit de Aetis, Jason schimbă drumul şi navigă pe Istros până în ţara Hiperboriană la Porţile de Fier, de aci ia drumul spre Grecia prin Iliria şi Sicilia (după varianta Argonauticei a lui Apolonius) aducând aminte din tradiţia egipteană că din acele locuri Istrul curge spre Adriatica prin Iliria şi Pontus Euxin. Varianta lui Apolonius o cam scaldă geograficeşte. Se crede că colchidienii urmărind pe Jason s'au lăsat păgubaşi de el şi s'au instalat în Iliria, fundând ţara Istriei, după numele râului Istros.

b) *Drumul războiului Troian,* parcurs de flota condusă de către Agamnenon, care pornită din Micena (Peloponez) ca să pedepsească pe Paris din Troia că a răpit pe frumoasa Elena, soţia lui Menelaos, fratele lui Agamnenon. Dela Micena au străbătut marea Egee către Helespont până la Troia. Dintre eroii războiului, cea mai mare parte au luat la întoarecere acelaşi drum, dar alţii au rătăcit drumul astfel:

1. *Achille,* după poetul Arktonas, *s'a retras prin Helespont spre Marea Neagră în insula Leuka (insula Şerpilor) dela Gurile Dunării, unde ar fi fost înmormântat.*

2. *Ulisse* căutând să se întoarcă în Itaca a rătăcit drumul prin ţara Lotofagilor (Tripoli) prin marea Tireniană în insula Circeea, apoi insula Sirenelor, trecând printre Scyla şi Caribda (strâmtoarea Messinei) în marea Ionică şi apoi în Itaca.

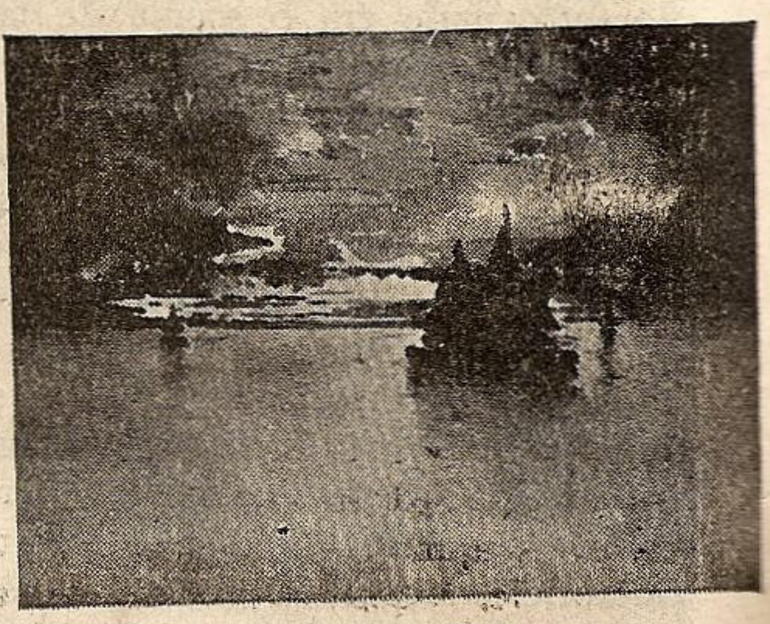
CAP. IV. — VOIAJE INTERCONTINENTALE ISTORICE PE MARE

Timp de mii de ani omenirea a fost grupată în viaţa ei în continentele existente. Fiecare grup având o viaţă limitată în micul orizont continental mărginit de mări şi oceane. Aşa grupul de civilizaţie mediteraniană era limitat de oceanul Atlantic la Nord-West şi oceanul Indian la Sud-Est, iar civilizaţia abia se deplase cel mult pe această zonă la Est (Marea Egee Grecia) la West marea Tireniană, Italia, Spania şi Franţa.

Când navigaţia s'a putut desvolta aşa ca să poată înfrunta mările şi oceanele prin aceste drumuri navigabile, s'au legat şi aceste centre de civilizaţie continentală, între ele. Civilizaţia Mediteraniană cu cea Chineză, Indiană şi mai târziu americană, complectându-se unele pe altele prin aceste drumuri intercontinentale, prin schimburi materiale şi intelectuale, directe sau indirecte prin alte centre ca Arabia, încrucişările de drumuri contribuind mult la evoluţia civilizaţiei.

1. *Periplele Feniciene.* Fenicienii au fost un popor de marinari comercianţi şi fabricanţi cu materiale prime luate din unele regiuni şi vândute în altele.

Incă de pe timpul când erau sub stăpânirea Egiptenilor, sub faraonul Nekas, 600 a. Chr., din ordinul lui s'a executat cunoscutul *periplul lui Nekas.* Periplu este o navigaţie costieră (cabotaj), navigatorul urmărind mereu ţărmul (coasta).



Pe înserat

Din ordinul lui Nekas mai multe corăbii egiptene au plecat din marea Roșie dealungul coastei africane spre a intra în oceanul Atlantic, intrând în Mediterana prin porțile lui Hercule sau Gibraltar către posesiunile feniciene din Nordul Africei, Cartagena. Porunca s'a îndeplinit, făcându-se astfel, *cu aproape 1000 de ani înainte de voiajul lui Bartolomeo Diaz, care abia în* 1846 a descoperit Capul Bunei Speranțe. Mai târziu, către anul 600 a. Chr. s'a efectuat și *periplul lui Hanon,* tot de Fenicieni, cu flota care a plecat din Cartagena și *a făcut înconjurul Africei din marea Meditenana prin Atlantic trecând prin oceanul Indian în Marea Roșie, verficând astfel periplul lui Nekas.*

2. *Explorările Wikingilor.* Din timpul Romanilor popoarele nordice (Hiperboreeni) locuiau în peninsula Scandinaviei. Mai târziu urmașii acestor popoare, numiți Wikingii, era un popor de marinari, care au contribuit la întemeerea Angliei. Pe timpul lui Otocar de Biaruin au trecut din Norvegia în Islanda (850 d. Chr.), de aci în Groenlanda (Țara Verde) pe vremee lui Enric Raude. Fiul său Lefs Raude, prin anul 981 a trecut în Labrador din America de Nord, — Canada de azi, — pe care au numit-o Vinland în analele Wikingilor scrise în limba runică. Deci *America a fost descoperită cu peste 500 ani înaintea lui Columb (1492).*

CAP. V. — VOIAJE INTERCONTINENTALE PE USCAT INTRE EUROPA ȘI ASIA

a). VOIAJUL LUI BENIAMIN TULEDO. Acesta era fiul rabinului din Navara (Spania). Negustor, dar și rabin, a fost însărcinat de comunitatea evreească din Navara să viziteze toate centrele grecești, să le studieze și să facă legătura între ele pentru interesele evreiești.

El a plecat din Marsilia la 1160 până la Roma, de acolo la Neapole și Sorento, unde era o școală de medici și unde studiau aproape 600 de copii de evrei. De aci trecu prin marea Ionică spre Constantinopol, a vizitat Ierusalimul, Palestina, Siria, Damascul și Bagdadul, trecând prin Ormuz golful Persic în Persia, apoi pe drumul Chinei prin India și China. S'a înapoiat prin Turkestan în Abisinia și pe valea Nilului până la Alexandria, apoi pe Mediterana până la Marsilia, unde a ajuns în 1174, după 14 ani de călătorie, îndeplinind misiunea, asupra căreia a făcut un raport scris de tot ce a văzut.

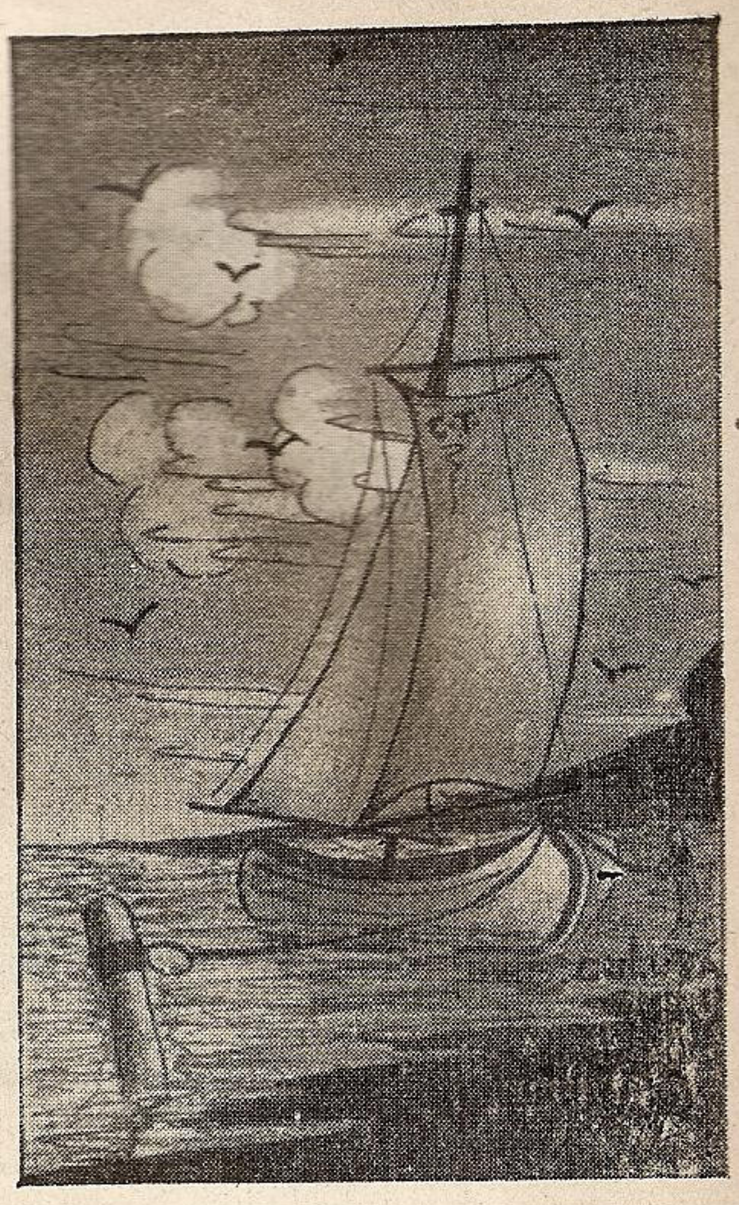
b). VOIAJUL SPATARULUI MILESCU. Om foarte învățat și voiajat, a fugit din Moldova în Rusia, unde a ajuns agent diplomatic al Rusiei în China. A descris călătoria într'un memoriu în rusește, tradus de scriitorul Gras. Mai târziu scriitorul Sin Grigoraș a scris o monografie despre viața spătarului Milescu și voiajul lui în China.

c). VOIAJUL LUI DUPLAN CARPIN, trimis de Papa Inocențu al IV-lea în 1245 la Batu Kan la Karakorom din Nordul Mongoliei ca să facă o alianță cu dânsul contra Turcilor care invdase Orientul și amenința Roma. El a plecat din Roma la Constantinopol, trecând pe la gurile Dunării pe Don pe la țarul Jaruslav, apoi prin ținutul tătarilor după Volga pe la marea Caspică în ținutul Kirghizilor, de aci prin nordul Persiei și Mongoliei la Karacorum, unde era Batu Kan, dar se pare că nu a reușit să încheie doritul tratat de alianță.

d) VOIAJUL LUI RUBRIQUI, trimis de regele Franței Ludovic cel Sfânt tot pentru aceeași alianță cu Hanul Mongoliei, plecând pe la 1250, a făcut cam același voiaj ca și Carpin și se pare că a rămas să facă alianța, întorcându-se în Franța cam pe același drum.

e). VOIAJUL FRAȚILOR POLO. Aceștia erau negustori din Venezia și au făcut voiajul pe cont propriu pe la 1254. Ei au luat drumul cunoscut al mătasei prin Asia Mică, Persia. Marco Polo, care a ajuns omul de încredere

Spre port, de Guluță



La mal, de Guluță

al împăratului Kubilai Kan, făcându-l guvernatorul unei provincii Hanțiau. La întoarcere au avut misiunea să ducă fata Kanului la Turkestan; care se mărita cu fiul Kanului din Turkestan au plecat pe apă prin sudul Indiei, prin insulele Ceilon, au trecut prin Afganistan, sudul Persiei, Arabia în Mediterana, ajungând în Venezia.

CAP. VI. — VOIAJELE DIFERIȚILOR CALATORI ARABI

Arabii, popor războinic, pun stăpânire pe Arabia, Asia Mică, Siria, Persia și India, peste care stăpânea Cliful din Bagdad. Fiind în acelaș timp și un popor nomad, făceau comerț pe uscat, prin peregrinațiunile lor între Asia și nordul Africei până în Maroc și Spania Cordova. Mai târziu învățând dela Fenicieni navigația, acaparară tot comerțul între imperiul Roman și India, China, Japonia, atât pe uscat cât și pe mare. Dintre marii călători arabi citâm pe scurt pe următorii:

a). SULEIMAN, cam la 850 d. Chr. prin golful Oman, pe coasta Indiei, prin Malaka în China, descriind totul ce a văzut.

b). Geograful IBU HAU KAL, între 943-969 prin Persia, Samarkand, Caucazia și Rusia.

c). ABOUL HESSAM ALI, numit mai curent MAS'AUDI în anul 956 tot prin India, China, descriind și viața popoarelor pe unde a trecut. In fine, cel mai mare călător arab.

d) IBN BATOUTA din Maroc, în-

sărcinat de Califul din Maroc Suleiman să viziteze locurile sfinte Meca și Medina. El a plecat din Fez (Maroc) prin Nordul Africei cu caravane de cămile până la izvoarele Nilului, mergând dealungul lui până la Mediterana, apoi prin Siria, Bagdad, Arabia la Meca și Medina. De aci s'au reîntors trecând prin Persia spre Sud până la Ormuz, prin țara Kirghizilor, marea Caspică, pe Volga în horda de aur, în Rusia, revenind iar la Meca și Medina trecând prin India de Nord (Delhi), îndreptându-se spre sud prin Ceilon, insulele Maldive, prin China la Nanking.

După 24 de ani ajunge din nou în Maroc, unde și-a scris memoriile din amintirile, căci pierduse însemnările. In memorii sunt descrise popoarele pe unde au trecut, precum și ceva din istoria lor.

CAP. VII. — CALATORII DIN ASIA IN EUROPA

a) Voiajul lui FA-HIEN. Acesta a fost însărcinat de împăratul Chinei să viziteze instituțiile budiste din Tibet și India, precum și legile, obiceiurile brahmanice și budiste. A stat mai mult în India pe Gange, la Benares, apoi prin Nordul Indiei, Mongolia, Persia, Turkestan.

b). CALATORIA PRIMEI MISIUNI CHINEZE A LUI PAN TSA—O, care își întinsese dominația din China până la marea Caspică. El a trimis pe la anul 100, pe timpul lui August, o misiune pentru a încheia o alianță cu imperiul Roman, dar nu a ajuns decât în Nord-Westul Indiei, fiind în război cu Parții, a trebuit să se întoarcă înapoi în China.

c). CALATORIA CELEI DE A DOUA MISIUNE CHINEZA. Despre aceasta se găsesc date în analele curții imperiale chineze, din care se vede că prin anul 166 d. Chr. Misiune însărcinată de împărat a ajuns la Roma pe timpul împăratului Marc Aureliu, dar acesta nu pomenește nimic în scrierile de această misiune chineză. Acum se cercetează din nou vasta arhivă a curței imperiale chineze asupra asupra acestei misiuni și raportul ei.

Din cele arătate mai sus se vede că, cu toate greutățile, s'au găsit oameni care să cerceteze alte locuri, să descrie popoarele cu istoria și obiceiurile lor, ba încă și acum există pe pământ centre care nu au putut fi explorate, ca Misisipi, centrul Africei, dar cu mijloacele de care dispunem ca avioanele (helicoptere) care aterizează pe orice punct se vor explora și acele localități. Astfel că pământul să fie tot cunoscut.

„TUDOR"

SOCIETATE ANONIMA ROMÂNA

PENTRU FABRICAREA ACUMULATORILOR ELECTRICI

Fabrica și biroul central: BUCUREȘTI II, Calea Dorobanților 105 — Telefon: 2-04-36
Adresa telegrafică: „FABRICATUDOR"

ACUMULATORI ELECTRICI PENTRU ORICE SCOPURI,
IN TOATE MĂRIMILE OBIȘNUITE

ACUMULATORI STAȚIONĂRI

pentru uzine, substațiuni și tramvaie electrice / stațiuni telegrafice și telefonice / fabrici / bănci / hoteluri / cinematografe / baterii cu grupuri electrogene pentru case particulare etc.

ACUMULATORI DE TRACȚIUNE

pentru locomotive de manevră / locomotive de mină / automotoare de căi ferate / automobile electrice / cărucioare electrice / bărci electrice etc.

ACUMULATORI „VARTA"

pentru luminatul și pornirea automobilelor / radiofonie / telefonie / laboratorii / lămpi de mână etc.

La cerere studii, proiecte și oferte fără plată prin inginerii specialiști ai societății.

Marii navigatori

Cristofor Columb

de Lt. Comandor H. POPOVICI

CAPITOLUL VIII.

Celelalte călătorii ale lui Cristofor Columb

Organizarea primei expediții a lui Columb fusese foarte anevoioasă din cauză că suma de bani ce-i dăduse regina, — singura sumă de altfel ce o putuse obține, — fusese prea mică.

Insă succesul obținut în prima călătorie schimbă enorm situația. Banii și oamenii veneau acum dela sine, în mare număr, astfel încât, în scurtă vreme, o flotă de 17 nave fu gata pentru o nouă expediție.

Columb dispunea acum de 1500 oameni. El luă la bordul navelor vite și alte animale domestice, plante și semințe pentru noua colonie.

In zorii zilei de 25 Sept. 1493, această adevărată flotă plecă din portul Cadix.

De astă-dată totul merse bine, călătoria decurgând fără nici un incident deosebit, iar în ziua de 2 Noembrie, deci peste 37 zile, expediția ajunse într'o nouă insulă. Această insulă era *Dominica,* ce face parte din grupul denumit astăzi al Antilelor și e situată în apropierea coastei nordice a Americei de Sud.

Pe atunci Antilele erau locuite de așa zișii Caraibi, o rasă de luptători fioroși, despre cari Columb auzise în prima expediție dela prietenul său șeful indigenilor din Hispaniola.

Denumirea de caraib are aceeași origine ca și aceea de canibal, iar supraviețuitori ai acestei rase se mai găsesc și astăzi în regiunea de nord a Americei de Sud, unele triburi având și în zilele noastre reputația că ar fi mâncători de oameni.

In timp ce flota lui Columb naviga în arhipelagul Antilelor, adevărate flotile de bărci cu caraibi o atacau; cronicarii acelor timpuri istorisesc cu câtă sălbăticie luptau acești caraibi, atât bărbații cât și femeile.

La *Guadelupa,* una din cele mai mari insule din acest grup, spaniolii gustară pentru prima oară ananas.

Tot acolo europenii văzură cu groază picioare și brațe omenești ce erau fripte la focuri mari.

Părăsind această insulă neplăcută, Columb navigă din nou spre Nord și la 22 Nomebrie ajunse în insula Hispaniola. Aici îl aștepta un lucru foarte trist. Nu mai găsi pe nici unul din cei 38 de oameni pe cari îi lăsase aici în prima expediție pentru a coloniza insula, iar din fortul construit atunci nu mai rămăsese decât o grămadă de cenușă.

Trebue să precizăm că vina celor întâmplate nu era a indigenilor ci a spaniolilor, căci de îndată ce plecă Columb ei nu mai ținură seamă de nimic și tratară pe indigeni atât de neomenește încât aceștia, pentru a se apăra, au fost nevoiți să-i distrugă pe spanioli.

Columb, ca un om înțelept ce era, hotărî să părăsească acest loc ce devenise acum nesigur și alese pentru a se stabili un golf adăpostit în apropierea muntelui Cibao, care se credea că conține aur.

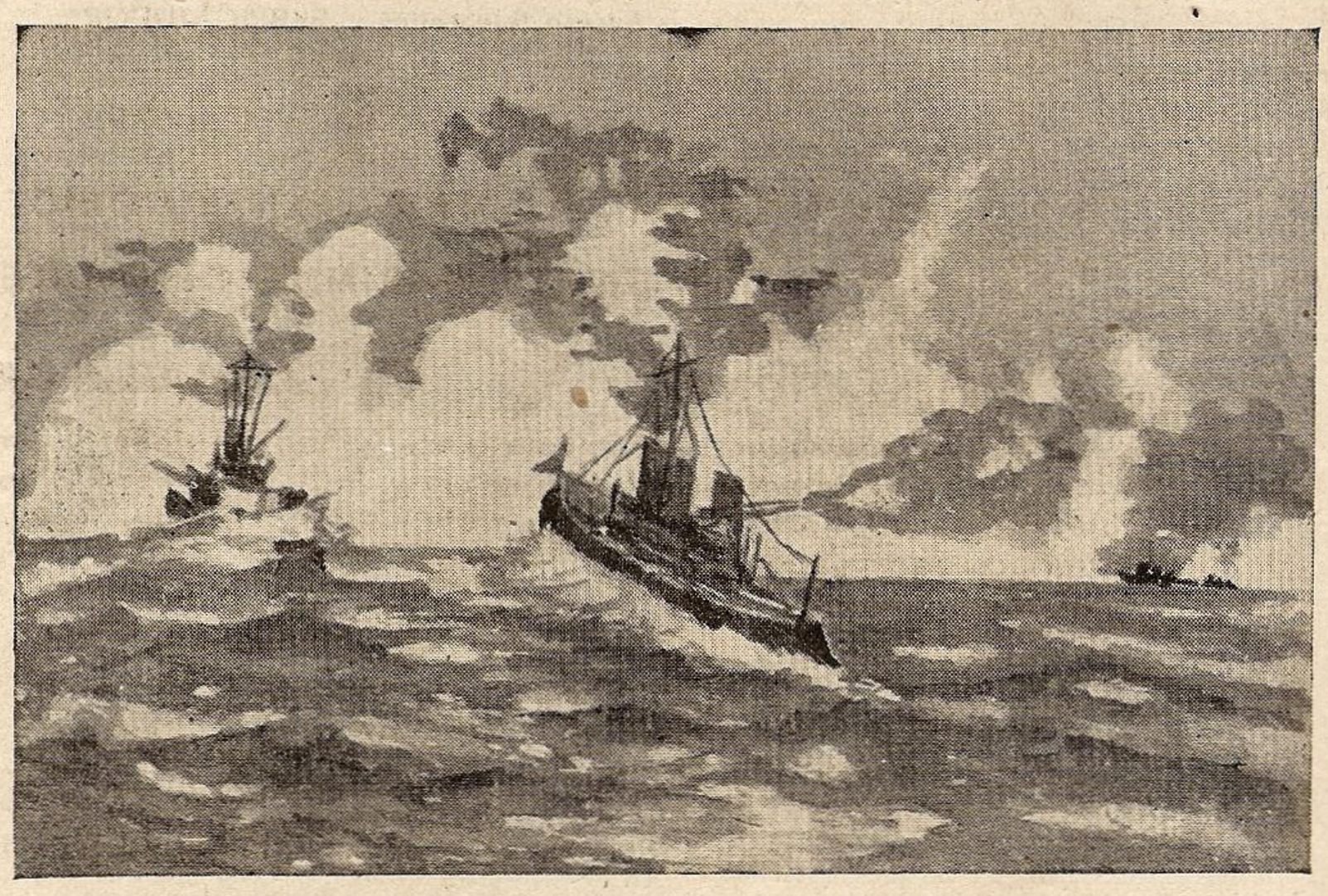
Aici Columb înființă un oraș, pe care îl numi *Isabela,* construind și o biserică de piatră și lăsând câțiva din oamenii săi.

Ca șef al nuei colonii el lăsă pe fratele său Don Diego; apoi în ziua de 24 Aprilie 1494, Columb întinse velele și plecă din nou cu trei mici nave.

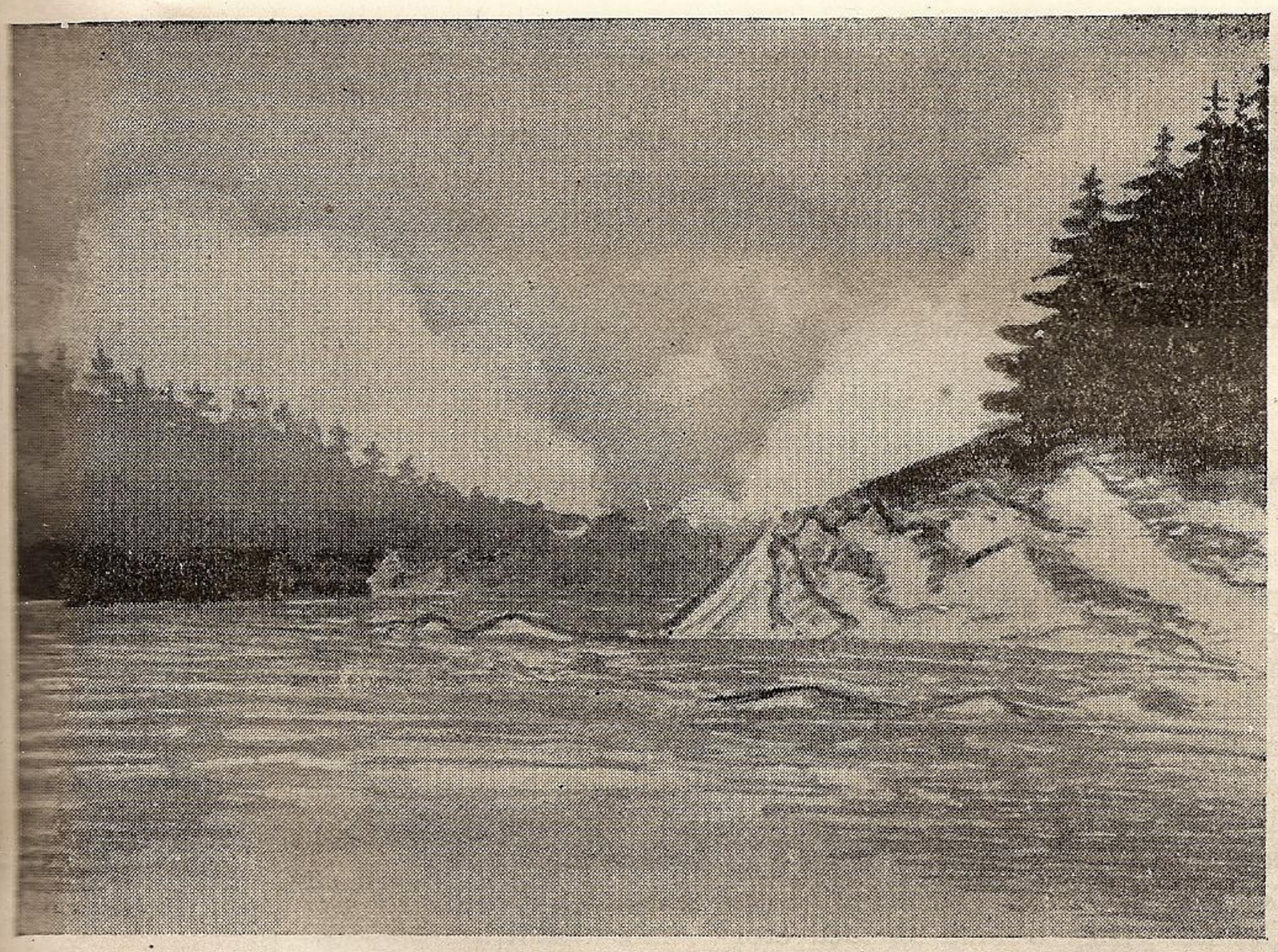
Nu trebue să uităm că, în tot acest timp, Columb era convins că insulele pe cari le descoperise erau în largul coastei de Est a Asiei. Din cauza acestei convingeri greșite a lui Columb, locuitorii indigeni din America au fost numiți Indieni. Există încă și astăzi un curios document, redactat chiar de Columb și semnat de toți oamenii cari au luat parte la expediție, în care se afirmă cu siguranță că Cuba e un „continent ce face parte din India".

Cu cele trei nave Columb înconjură Cuba pe la Est, apoi navigă de-alungul coastei de Sud a insulei. Indigenii din această parte a insulei erau foarte prietenoși.

Ca de obiceiu, Spaniolii se interesau unde anume se găsește „țara aurului". Indigenii, invariabi, răspundeau același



Premiul II: C. Crăciun, clasa VI-a, Liceul „Șaguna" Brașov



Premiul II: C. Crăciun, clasa VI-a, Liceul „Şaguna" Braşov

lucru: „aurul se găseşte spre Sud".

In consecinţă Columb merse spre Sud şi astfel, în ziua de 3 Mai descoperi *Jamaica*. Aici, totuşi, nu se găsea aur şi de aceea se reîntoarse către coasta Cubei.

El navigă de-alungul coastei Cubei multă vreme şi văzând că ea se întinde mereu spre West, se convinse şi mai mult că se găsea pe coasta Asiei.

Dacă ar fi mers câteva mile mai departe spre West ar fi ajuns la extremitatea insulei şi şi-ar fi dat seama de greşeala ce o făcea, însă vremea era rea, micile sale nave făceau apă, iar el era bolnav; atât de bolnav încât aproape îşi pierduse cunoştinţa, iar oamenii săi crezând că moare, îl duseră în portul Isabela!

Indată după ce Columb plecase spre Cuba, fratele său Bartolomeo sosise la Isabela. Bartolomeo era un om sănătos şi zdravăn şi un foarte bun marinar. Se crede că el a însoţit pe Diaz în faimoasa călătorie la Capul Bunei Speranţe, pe care am istorisit-o într'un alt capitol.

Insă Columb avea de întâmpinat noui neplăceri. Mulţi din oamenii săi erau aventurieri fără scrupule, din acei deprinşi să creadă că totul li se cuvine şi că nu au nici o îndatorire.

Intemeerea unei colonii nu e un lucru uşor, aşa încât elementele rele văzând că trebue să muncească din greu pentru a câştiga o pâine, deveniră duşmanii lui Columb.

Lucrurile ajunseră atât de departe încât la un moment dat câţiva răzvrătiţi puseră mâna pe două nave şi plecară spre Spania.

Căpetenia răzvrătiţilor se numea Triar Boyle, un călugăr Franciscan, care îl ura de moarte pe Columb şi care ajungând în Spania se grăbi să facă o plângere la Curtea Regală.

Rezultatul a fost că se trimise îndată un anchetator cu misiunea de a cerceta şi a raporta apoi asupra celor ce se petrec în colonie.

Acest anchetator, numit Aguado, era şi el ostil lui Columb. Deaceea Columb, dându-şi seama de neplăcerile pe cari le va putea avea de pe urma raportului acestuia, se hotărî să-l însoţească înapoi în Spania.

Sosit la Curtea Spaniei, Columb ştiu să-şi pledeze bine cauza, explicând greutăţile ce le-a întâmpinat şi reuşi să-l convingă pe Rege.

In consecinţă se trimiseră noui provizii, ajutoare şi oameni în Hispaniola, iar Columb începu să pregătească o a treia expediţie.

Bani găsi iarăşi cu greutate şi de aceea nu putu pleca decât după doi ani.

Era în ziua de 30 Mai 1498 când Columb plecă din nou cu şase nave. De astădată el luă un drum mai spre Sud, care îl duse într'o regiune de calm pe latitudinea de 5° Nord de ecuator.

Căldura era atât de mare încât Columb schimbă drumul spre Nord-West.

La 31 Iulie zări nişte înălţimi, cari erau munţii din insula *Trinidad*.

Navigând în regiunea de Sud-West a acestei insule Columb întâlni un curent puternic cu direcţia Nord şi îşi dădu seama că trebuie să fie în apropierea gurei unui fluviu.

Intr'adevăr el se afla în apropierea gurei lui *Orinoco*, al doilea fluviu al Americei de Sud ca mărime, care, în epoca revărsărilor are o lăţime enormă.

Cu oarecare greutate Columb reuşi să treacă aşa numita gură a Dragonului, canalul dintre insula Trinidad şi coastă, şi ajunse pe coasta Americii de Sud.

Şi aici indigenii erau foarte înfricoşaţi de apariţia spaniolilor însă Columb uză de o stratagemă: captură pe ascuns doi indigeni şi îi trimise apoi la uscat încărcaţi de daruri. Astfel băştinaşii deveniră cei mai buni prieteni ai spaniolilor, iar Columb obţinu o mare cantitate de perle.

Părăsind regiunea Orinoco expediţia se îndreptă din nou spre Hispaniola. Aici lucrurile stăteau mai rău ca oricând: războiul civil făcea ravagii. Cu mare greutate Columb reuşi să liniştească pe insurgenţi, însă, deşi în aparenţă era pace, cu fiecare navă care pleca în Spaniia se trimiteau plângeri nouii.

Trebue să menţionez că marile succese ale lui Columb îi făcuseră mulţi duşmani la Curtea Spaniei. Aceştia reuşiră să-l convingă pe Rege că noua colonie era în pericol de a fi distrusă. De aceea se hotărî a se trimite un nou Guvernator General.

Acesta, un anume Francesco Bobadilla, era un om rău şi fără caracter, care parcă anume şi-ar fi pus în gând să fie cât mai neplăcut posibil. Când sosi în Hispaniola arestă imediat atât pe Columb cât şi pe fraţii săi, îi puse în lanţuri şi-i trimise în ţară.

Când marele Amiral sosi în Spania, poporul deveni furios văzându-l în lanţuri. Regina, care întotdeauna îi arătase înţelegere şi simpatie, fu extrem de impresionată. Regele, care niciodată nu-l agrease pe Columb, fu nevoit să se plece în faţa sentimentelor manifestate de popor şi de Regină. Columb şi fraţii săi au fost puşi în libertate şi primiţi la Curte. Bobadilla fu rechemat. Insă cu toate că Columb rugă să fie trimis din nou ca Guvernator, Regele îi refuză cererea, iar ca succesor al lui Bobadilla fu numit Don Nicholas de Ovando.

Insistenţele lui Columb de a fi numit şeful unei noui expediţii nu au fost luate în considerare, însă norocul îi veni în ajutor. Cu puţin înaintea înapoerei sale din Hispaniola, Vasco de Gama se înapoiase la Lisabona din faimoasa lui călătorie în India, iar istorisirile sale despre fabuloasele bogăţii din India făceau mare senzaţie în Europa. Columb propuse să conducă o

expediţie în India pe un drum mai scurt decât acela al Capului Bunei Speranţe.

Intre timp Columb părăsi ideia sa iniţială că Cuba ar face parte din Asia. Acum el era convins că trebue să existe o trecere către mările Indiei undeva în direcţia Darien.

Spania, pentru a nu se lăsa depăşită de Portugalia, se hotărî să aprobe cererea lu Columb, astfel în cât în ziua de 9 Mai a anului 1502, Marele Amiral plecă în a patra şi cea mai nefericită expediţie a sa.

De astădată flota sa se compunea numai din patru mici caravele, cea mai mare având doar 70 tone.

La 15 Iunie el atinse *Martinica,* una din aşa numitele „insule ale vântului".

Regele şi Regina îi puseră în vedere să nu debarce în colonia sa din Hispaniola, însă una din navele lui Columb ţinea atât de prost marea încât el decise să o ducă în portul Isabela, cu speranţa că va reuşi să o chimbe cu o altă navă care să ţină mai bine marea.

Aici îl aştepta o foarte neplăcută urpriză, căci noul guvernator, Ovando, îi interzisese să debarce.

In portul Isabela o mare flotă, încărcată cu tot felul de bogăţii, era tocmai gata de plecare spre Spania.

Un uragan era pe punctul de a izbucni, însă Columb era singurul om în măsură să-l prevadă, după semnele ce se arătau. El trimise un mesagiu urgent la uscat lui Ovando, atrăgându-i atenţiunea asupra pericolului, însă Ovando nu ţinu seama de sfatul lui Columb şi dădu ordin flotei să plece.

Uraganul izbucni şi toată flota se scufundă, afară de o mică navă care, din păcate, se întâmplă să fie tocmai aceea pe care se ambarcaseră lucrurile personale ale lui Columb pe cari le lăsase pe insulă.

Rezultatul a fost că inamicii lui Columb îl acuzară de vrăjitorie.

De îndată ce uraganul trecu, Columb întinse velele din nou şi curând ajunse în insula *Guanago* pe coasta Hondurasului.

Aici găsi pe indigeni cari lucrau arama şi cari purtau îmbrăcăminte de bumbac.

Debarcă apoi pe coasta Hondurasului unde văzu pentru prima oară „maimuţe cu coadă" şi „pecari" (porci americani).

Şeful indigenilor îi dădu trei porci de aceia, cari, spune Columb, erau atât de înfricoşători încât „ar fi speriat chiar şi un câine irlandez"!

Indigenii îi povestiră despre un mare imperiu ce se ntinde către West şi îi descriseră bogăţiile şi civilizaţia înaintată a acestuia. Desigur era vorba de Mexic şi dacă Columb s'ar fi hotărît să-l viziteze, tot cursul istoriei s'ar fi schimbat.

Insă Columb nu avea acum în cap ideia trecerei spre India şi de aceea el navigă de-alungul coastei în direcţia opusă, către golful Darien.

In această parte a călătoriei Columb întâlni mereu furtuni, iar indigenii erau ostili şi luptau cu atâta furie încât îi uciseră câţiva oameni.

Cele trei mici nave făceau teribil apă şi Columb însuşi trebuia să facă eforturi penibile pentru a le împiedica să se scufunde. In plus Columb era bolnav, iar oamenii săi, supăraţi de încăpăţânarea lui de a găsi o trecere în loc să caute aur, erau gata să se revolte.

Altceva nu era de făcut decât să se înapoeze, ceeace şi făcu în ziua de 5 Decembrie, dela punctul denumit *El Retrete.*

In apropiere de Jamaica întâlni alte furtuni, iar Columb fu nevoit să-şi pună navele pe uscat, pentru a evita scufundarea lor.

Indigenii din partea locului s'au arătat la început prietenoşi, însă, mai târziu, plictisindu-se de nouii vizitatori, refuzară să le dea de mâncare, astfel încât Columb şi oamenii săi se văzură ameninţaţi de spectrul foametei. Singura speranţă era să obţină ajutor din Hispaniola; deaceea doi din oamenii lui Columb au fost trimişi cu o barcă şi au ajuns cu bine la destinaţie.

Totuşi, Ovando, care întotdeauna pizmuise pe Columb, întârzie într'adins trimiterea ajutoarelor. Situaţia devenise gravă. Câţiva din oamenii lui Columb se răsculară, însă fratele său Bartolomeo îi învinse într'o luptă în toată regula şi prinse pe şeful răsvrătiţilor.

Intre timp veşti asupra celor ce i se întâmplau lui Columb ajunseră la San Domingo. Coloniştii de acolo se arătară atât de indignaţi încât, în cele din urmă, Ovando fu nevoit să-i vină în ajutor.

Astfel, după un an de mizerie şi foamete, marele navigator ajunse cu bine la San Domingo.

Câtva timp Columb fu într'adevăr foarte bolnav, însă în cele din urmă el putu să plece în Spania, unde ajunse la 7 Noembrie 1504.

Inapoiat în ţară pentru care făcuse atât de mult, Columb află că buna sa prietenă, Regina Isabela, murise.

Marele Amiral era acum cu sănătatea sdruncinată şi aproape fără nici un ban. El făcu o cerere Regelui rugându-l să-l repună în drepturile sale de Vice Rege al Indiilor, însă cererea sa rămase fără rezultat.

Greutăţile călătoriilor îi ruinaseră sănţatea! La 20 ai 1506 marele navigator muri la Valladolid, unde fu înmormântat în biserica Santa Maria. Mai târziu corpul său a fost adus la Sevilla, iar în anul 1536 a fost transportat în insula Hispaniola unde a fost pus într'un mormânt impuntăor în catedrala din San Domingo.

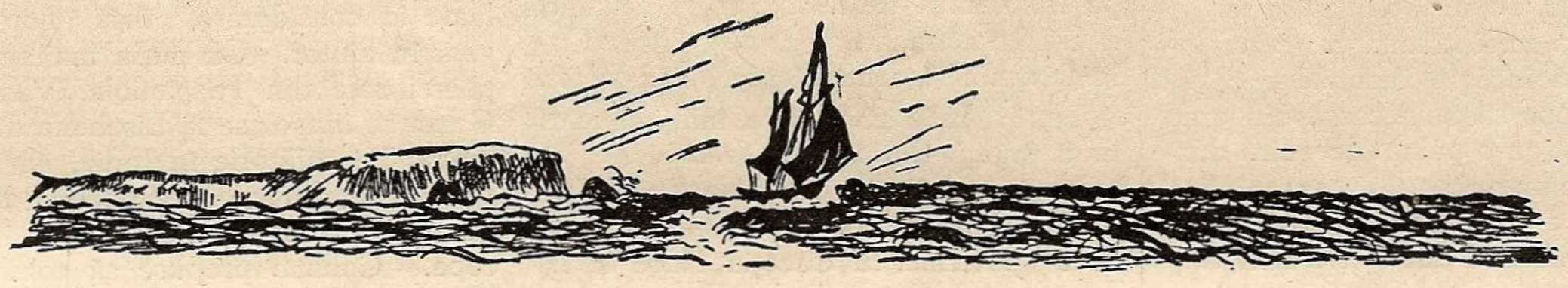
Rămăşiţele sale pământeşti rămaseră aici până în 1795 când Hispaniola a fost cedată Franţei şi când din nou au fost luate şi transportate, de astădată, în Cuba, unde au fost depuse cu mare pompă în catedrala din Havana.

Faima lui Columb nu va pieri niciodată, însă e păcat că nu s'a dat numele său noului mare continent pe care l'a explorat.

Dar cum desigur ştiţi, America şi-a primit numele după acela a lui *Amerigo Vespucci,* un astronom marinar italian, care pregătise a treia expediţie a lui Columb.

In 1944 Amerigo Vespucci plecă spre Lumea Nouă cu Ojeda şi exploră continent după numele lui se datoreşte unei descrieri a călătoriilor lui Amerigo, coasta Venezuelei. Botezarea noului publicată în 1507. In acea descriere se spune, pe nedrept, că el ar fi atins cortinentul propriu zis în 1497, adică înaintea lui Columb şii a lui Cabot.

In realitate am văzut că primii europeni cari au atins coasta Americei au fost scandinavii (Vikingii) cu circa 500 de ani înaintea lui Columb.



L I G A N A V A L Ă R O M Â N A

DE SUB INALTA PREȘIDENȚIE DE ONOARE A

M. S. REGELUI MIHAI I AL ROMANIEI

SEDIUL CENTRAL: STRADA WILSON No. 15, BUCUREȘTI II

Vă iubiți țara ?
Vă sunt dragi apele noastre, — râuri, fluvii, marea ?
Aveți admirație pentru marinarii noștrii ?

Inscrieți-vă în LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ, care luptă pentru îndrumarea și încurajarea ori cărei activități naționale marinărești și pentru desvoltarea puterii maritime române.

MEMBRII L. N. R. sunt rugați a comunica telefonic sau prin scris ori de câte ori nu primesc revista și ori ce schimbare de adresă. La fiecare expediție aproape 10% din reviste sunt înapoiate cu mențiunea „necunoscut la adresă".

Adresa Centralei este: Str. Wilson, 15 București I, Telefon 5.71.08.

FILIALELE L. N. R.

Localitatea	Președinte	Sediul
1. Bacău	Col. C. Stanciu	La Subinspectoratul P. P.
2. Brăila	General Avramescu	La Grupul nav. grănic.
3. Brașov	Consilier Gh. Diaconescu	La Subinsp. P. P. al Municip.
4. Calafat	G. Giuică, avocat	La d. avocat Giuică
5. Caracal	Prof. Crăciun Pătru	Lic. Ioniță Asan
6. Constanța	C-dor P. Zlatian	Bul. Independenței, 71
7. Craiova	Lt.Col. Ing. A. Iliescu	Str. Ecaterina Teodoroiu, 95
8. Galați	Dan Sărățeanu	Str. Plantelor, 8
9. Giurgiu	G-ral D. Petrovici	Prefectura județului
10. Moldova Veche	Col. Theodorini Theodor	La căpitănia portului
11. Piatra Neamț	Lt.-col. I. Teodorescu	La prefectura județului
12. Sighișoara	Prof. Babeș	Prefectura județului
13. Sintești (Ilfov)	C-dant Emil Paraschivescu	Primăria Sintești
14. Sulina	Ing. C. Burghele	La cercul marinei
15. Tg. Ocna	Col. Enescu	La judecătoria mixtă
16. Timișoara	D. Insp. general Gh. Hodoroabă prefectul județului	La Clubul „Renașterea"
17. Tulcea	Eracle Asan	La Cercul Militar
18. T. Măgurele	Lt.-col. Laurențiu Nicolau	La căpitănia portului
19. Turnu Severin	V. Netta	La șantierul naval

Noui membrii juniori

Vasilică A. Pauliu
Calafat

Victor M. Tara
București

Dima Matei
Brașov

LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ

L. N. R.

Asociație de propagandă maritimă
și fluvială
sub președinția de onoare a
M. S. REGELUI MIHAI I
al României

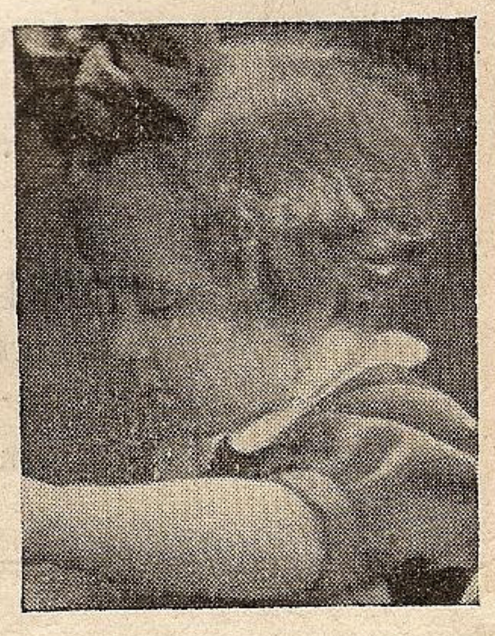
Cotizația membrilor juniori este de 3000 lei anual

Fiecare membru primește
GRATUIT
„MAREA NOASTRĂ"

La înscriere se mai adaogă încă 2.500 lei pentru insignă și carnet, plus 600 lei cheltueli de expediție.

Inscrierile se fac la centrala L. N. R. Str. Wilson Nr. 15, Scara III, etaj 2, București II sau la filiale.

Luminița Lt. A. Lupulescu
Calafat



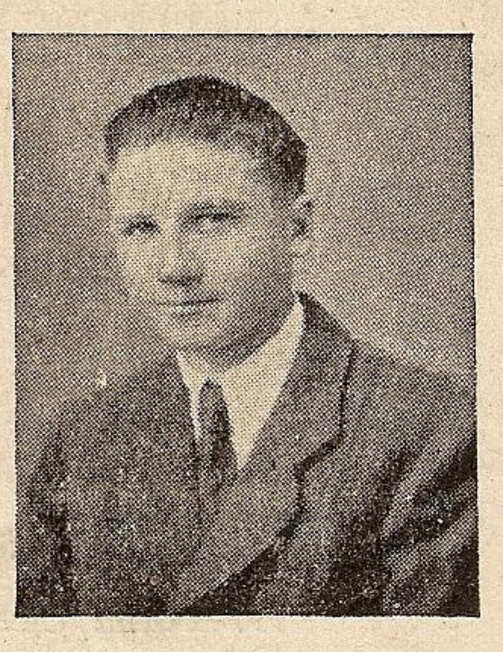
Nicoleta Stroe de 4 ani
București

Dinu Fotorcu
București

Nicu Meret
Bod-Brașov

Vasilică N. Nițescu
București

Gheorghe și Mioara Teacă
Harion



Guiman Ion
Zărnești-Brașov

STANDARD GRAPHICA-„MARVAN" — BUL. PRINCIPELE MIRCEA, Nr. 10.

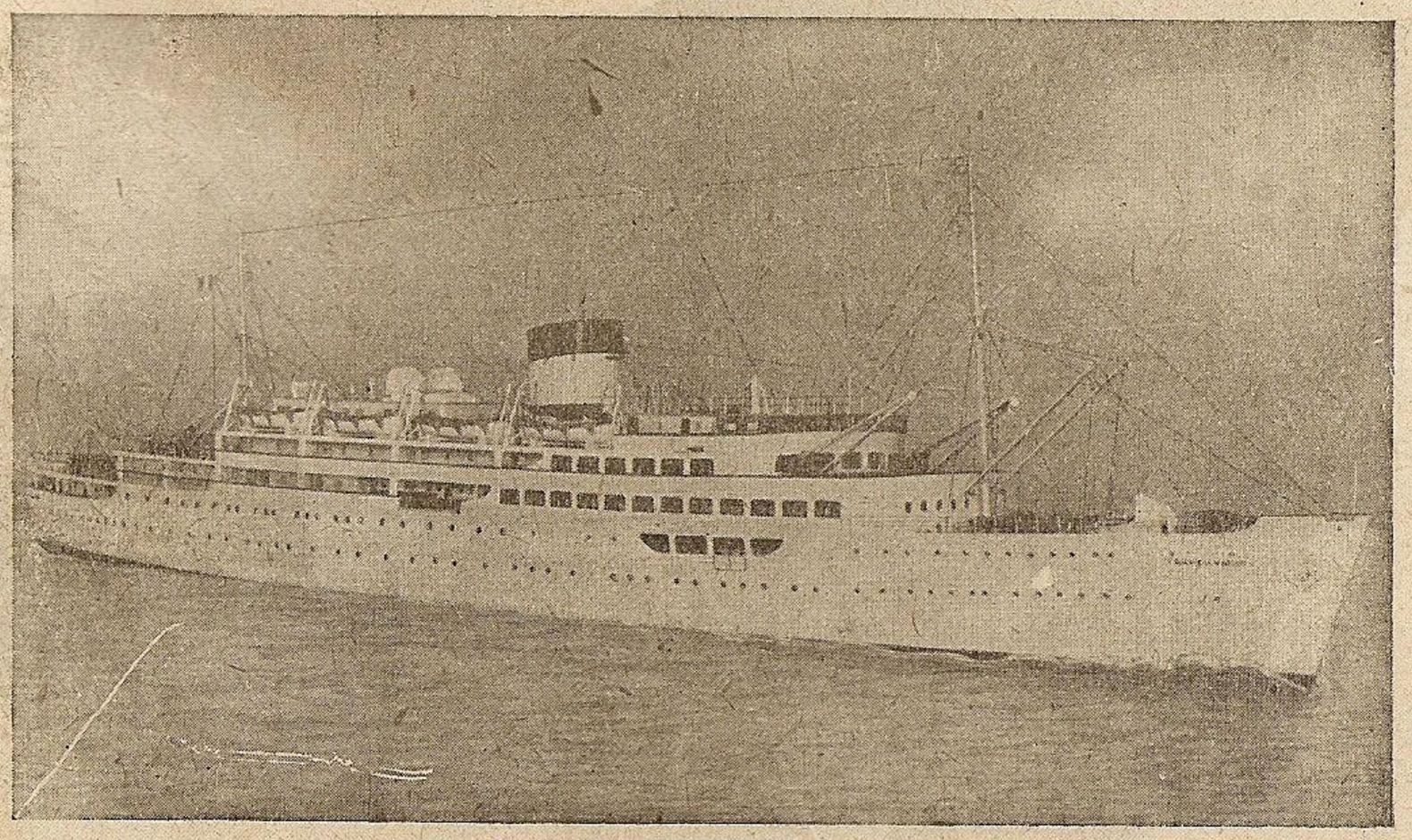
S.R.T.

SOCIETATEA DE NAVIGAȚIE ROMÂNO-SOVIETICA

SOVROMTRANSPORT

STRADA POVERNEI No. 1

BUCUREȘTI



EXECUTA TRANSPORTURI PE DUNARE
CU ȘLEPURI ȘI TANCURI PETROLIFERE

Remorcaj propriu, linii regulate de pasageri între porturile Danubiene române

SOCIETATEA EXPLOATEAZA MOTONAVA DE LUX

TRANSILVANIA

VASUL MIXT s/s ARDEAL, M/n FREIDERICH ENGELS ŞI BEREZINA

CARE EXECUTA CALATORII INTRE PORTURILE MARII NEGRE ŞI MEDITERANA

Serviciul Maritim, telefon 1.28 58 — **Informații, telefon 1.03.41**

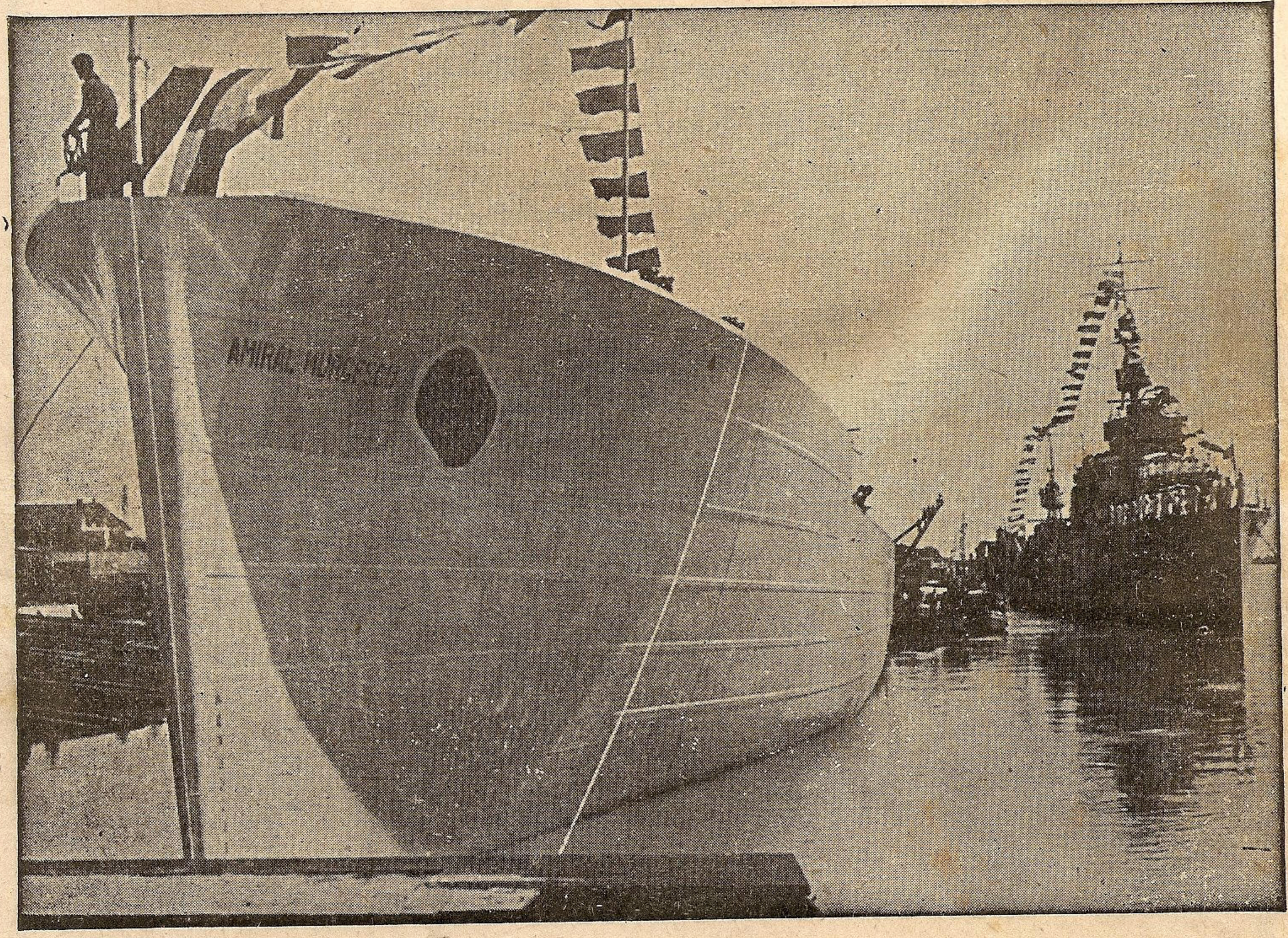
Serviciul Fluvial, „ 2.72 66 — **Centrala, „ 1.03.43**

ŞANTIERELE NAVALE GALAŢI S. A.

CAPITAL SOCIAL LEI: 550000.000

Direcţiunea Generală
BUCUREŞTI
Str. Cometa No. 33
Tel. 2 18.26

Şantierele
GALAŢI
Str. Şalupei No. 23
Tel. 17.03



CONSTRUCŢII DE NAVE DE RAZBOI ŞI COMERCIALE
REPARAŢIUNI LA ORICE FEL DE NAVE
DIVERSE LUCRARI MECANICE

„MAREA NOASTRĂ"
Str. Wilson No. 15. — Bucureşti I.

Domnului .....

Comuna .....

Judeţul .....

„Standard Graphica — Marvan"

LEI 1000

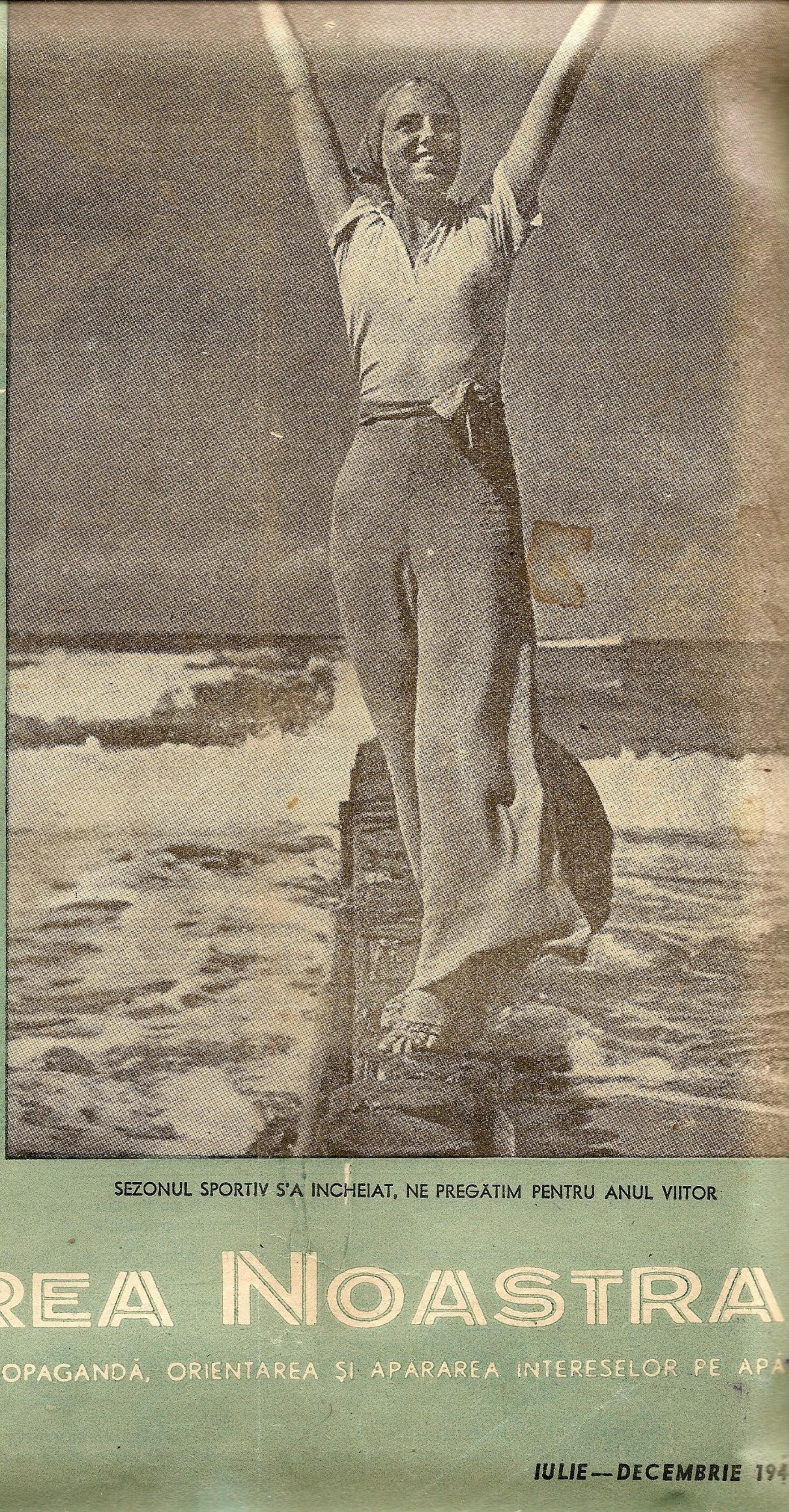
LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ

PERSOANA MORALĂ ŞI JURIDICĂ

Căile mării sunt căile civilizaţiei prin democraţie.

„Cheia mântuirii noastre este drumul Dunarii spre marea largă..."

(M. KOGĂLNICEANU)



SEZONUL SPORTIV S'A INCHEIAT, NE PREGĂTIM PENTRU ANUL VIITOR

MAREA NOASTRA

REVISTA PENTRU PROPAGANDĂ, ORIENTAREA ŞI APARAREA INTERESELOR PE APĂ

ANUL XIV, Nr. 7—12 IULIE—DECEMBRIE 194

MAREA NOASTRA

REVISTA LIGII NAVALE ROMANE

PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ŞI APARAREA INTERESELOR DE APA

Inscrisă în reg. de publicaţiuni periodice al Trib. Ilfov sub nr. 367/938

APARE LUNAR

Cuprinde articole, informaţii şi vederi din marina naţională, marinele străine, navigaţie maritimă, fluvială şi de plăcere. Viaţa porturilor şi viaţa marinarilor, hidroaviaţie, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, ştiri şi fapte nautice.

Intemeiată de (†) C-dor EUGEN BOTEZ (Jean Bart) ★ Director: C'Amiral A. NEGULESCU (Moş Delamare)

Numărul 7 – 12

Redacţia şi administraţia: SEDIUL LIGII NAVALE ROMÂNE
Strada Wilson, 15 — Bucureşti I — Telefon 5.71.08
Cont C. E. C. 12.778

Iulie
Decemb. 1946

CUPRINSUL:

Dr. N. Weinberg: Omul şi Oceanul 93

Puicamar: Dă-i Doamne 105

Vice-Amiral Preda Fundăţeanu: Dunărea Maritimă 106

* * * : Informaţii 108

PREŢUL ABONAMENTELOR PE UN AN:

Pentru instituţii, întreprinderi, agenţii . . Lei 100.000	Pentru particulari . . . . . **Lei 20.000**
	Pentru străinătate . . . . . **Lei 50.000**

Membrii Ligii Navale Române primesc GRATUIT revista „Marea Noastră" în schimbul cotizaţiei anuale de: membri majori 15.000 lei.

La înscriere se mai plăteşte 8.500 lei pentru carnet, insignă şi statut. Cei din provincie, înscrişi la Centrală vor adăuga 1500 lei, costul expedţiei poştale.

★

Inscrierile şi plata cotizaţiilor se fac la sediul Centralei sau prin încasatorul nostru, d. Marin Gh. Gârţoman, Bulev. Al. I. Cuza 26 A (Tel. 7.49.64) care vine la domiciliul solicitanţilor.

OMUL ŞI OCEANUL

de Dr. S. WEINBERG

Mii de ani nevolnica făptură omenească a luptat cu elementele puternice ale naturei, mii de ani omul şi-a ascuţit mintea pentru a putea înfrânge şi stăpâni forţe infinit superioare lui.

Rând pe rând fenomenele naturei au fost înţelese, dominate şi subjugate de iscoditoarea inteligenţă omenească şi cum omul este tipul cel mai desăvârşit al animalului de pradă, (Hendrick van Loon) evoluţia fiinţei umane nu reprezintă decât o înşiruire de aprige şi sângeroase lupte.

Omul a ieşit biruitor.

In timp ce familia, avutul, uneltele, erau adăpostite între pereţii peşterei sau ai colibei, omul a rotit ochii în juru-i. Foşnetul frunzelor, cântecul păsărilor, bubuitul tunetului, răsăritul triumfător al soarelui, dulceaţa amurgului şi negrul înfricoşător al nopţii au impresionat adânc sufletul omului primitiv. Nevoia de a reţine cât mai mult aceste imagini, de a le materializa, a făcut să nască sculptura, pictura, muzica şi poezia. In chipul acesta zorile civilizaţiei omeneşti mijesc.

Mai mult decât focul, vântul, frigul sau cerul, apa a fost elementul din natură care a condiţionat existenţa omului.

Fără de apă viaţa nu este posibilă, axioma aceasta este şi rămâne valabilă pentru toate timpurile şi pentru tot ce palpită în natură.

In faptul dimineţii, omul primitiv de altă dată ca şi civilizatul de astăzi, îşi răcoreşte şi îşi limpezeşte fruntea în apa izvorului; pe galerele romane ca şi pe luxuosul transatlantic modern provizia de apă stă la locul de cinste; în nemărginirea deşertului de nisip firicelul de apă a fost şi este ocrotit de mâna omului; apa este aşa dar elementul care statorniceşte putinţa de a trăi.

Când judecata a luminat bezna creerului primitiv, apa a deschis zăgazurile gândirii şi ale spiritualităţii omeneşti. Alergatul zglobiu al pârâiaşului de munte, calmul netulburat al lacului, pieptul umflat al fluviului şi infinitul mării, întreg acest polimorfism al apei a zguduit fiinţa omenească şi i-a pus pentru întâia oară probleme noui.

Dorinţa de a şti ce este şi ce se petrece dincolo de hotarul obicinuitei lui aşezări, a împins omul să pribegească. In chipul acesta s'a născut drumeţia.

In opoziţie cu concepţia celor mai mulţi autori, noi îndrăznim să afirmăm că „primum movens" al călătoriei a fost nu atâta nevoia de a găsi în altă parte cele trebuincioase vieţii, nu atâta instinctul de animal de pradă, ci mai ales arzătoarea, cutropitoarea năzuinţă de a cunoaşte şi de a şti, sentiment ce diferenţiază omul de toate celelalte animale.

Cu vremea dorinţa aceasta a devenit un imperativ şi sarcina de a înlătura noţiunea de „Terra Incognita" — loc necunoscut — a constituit un punct de onoare al civilizaţiei omeneşti.

Homer, glăsuieşte legenda, călătorea orb din oraş în oraş, iar prin eroul lui principal, *Ulysse,* ne-a lăsat nemuritoarea poveste de drumeţie, *Odisseia.*

Herodot, născut în Grecia, la Halicarnasse, (484 în. de Christos) a fost un călător pasionat şi poate fi socotit drept părintele istoriei şi al notelor de călătorie. Dânsul, ca şi conaţionalul său, istoricul *Strabon,* au vizitat şi descris până şi coasta Dobrogei noastre de astăzi!

In ciuda lui *La Fontaine* care spunea:

Fut assez fou pour entreprendre
Un voyage en lointain pays,

s'a călătorit şi se călătoreşte necontenit.

Impins aşa dar de curiozitate mai mult decât de nevoie, omul a ajuns la prima barieră de apă, la râu, la fluviu. A dorit să treacă această piedică, dar nu a putut, căci omul este singurul animal din natură care nu ştie să înoate dacă nu este învăţat. Luaţi orice vietate şi aruncaţi-o în apă, va înota din instinct, singur omul se duce ruşinos la fund!

Dar inteligenţa, arma cea mai redutabilă a speţei umane, a înlăturat repede această infirmitate nativă. Omul a încălecat pe trunchiul unui copac şi a prins a coborâ în josul râului. Istoria navigaţiei începe.

Mai târziu, copacul a fost scobit şi transformat în luntre, iar apoi o pânză fiind adăugată, vântul a fost înhămat şi a tras timp de milenii ambiţia fără de sfârşit a omului.

Şi aşa, mişcându-se pas cu pas, cercetând, explorând şi stăpânind pământul, omul de odinioară a ajuns într'o bună zi la ţărmul mării.

Fascinaţia, irezistibila atracţie încercată de omul primitiv, credem că nu se deosebeşte cu nimic de sentimentul ce stăpâneşte civilizatul de astăzi, atunci când priveşte pentru prima oară marea. Cum inteligenţa şi afectivitatea sunt imutabile, sunt aceleaşi în esenţa lor, să ştergem abisul care ne separă şi în faţa superbului şi incomparabilului tablou al mării, într'o milenară comuniune, noi oamenii de azi ca şi strămoşul nostru de eri, să ne deschidem sufletul, să desferecăm zăvorul minţii şi să cuprindem cât mai mult şi cât mai adânc din frumosul infinit al mării.

Marea, o apă fără de sfârşit, un element al naturei care prin neîncetata lui mişcare constitue quintezenţa circulaţiunei materiei şi deci este simbolul însuşi al vieţei; un tablou cu o nesfârşită paletă de culori, o muzică cu rezonanţă de tunet împletită cu şoptitul pierdut al unei nocturne, o învolburare de spumă albă deasupra unui înfricoşător abis!

Marea, loc de inspirație pentru poet, obiect de studiu pentru savant și filozof, comoară neprețuită în ascunsele ei bogății, punte de unire între popoare, drum fără de pulbere pentru comerțul materiei și al ideilor, orbitor miraj pentru aventură și aventurieri, obiect de dispută pentru pirați, conquistadori și eroi!

Marea a fost izvorul celor mai cutezătoare fapte omenești, a fost arena mânjită cu sângele cupidității omenești, marea a fost, este și va rămâne leagănul celor mai curate idealuri omenești!

II.

SUPRAFAȚA — CHIMIA — NIVELUL MĂRILOR

Apa acoperă și reprezintă trei sferturi din suprafața globului pământesc, mai exact, în cifre, marea acoperă 366.000.000 kilometri pătrați din suprafața totală a globului care este de 510.000.000 kilometri pătrați, pământului rămânându-i deci numai 144.000.000 kilometri pătrați.

Geografii vechi au emis ipoteza că dacă s'ar putea nivela suprafața pământului, dacă s'ar putea reteza cu alte cuvinte asperitățile — munții, dealurile, ridicăturile de pământ, — cu prisosul astfel obținut s'ar putea umple uriașele cavități reprezentate prin mări și oceane. Iată o posibilitate — spuneau geografii — de a mări considerabil mica coajă pământească.

Iată mijlocul, adăugăm noi, de a înlătura odată pentru totdeauna blestemata luptă dintre oameni pentru pământ, iată înlăturat oribilul război, căci ar putea fi atunci loc suficient pentru cei mai nesățioși amatori de „spațiu vital"!

Dar calculul matematic, rece și rigid, a năruit și această iluzie a utopiștilor. In adevăr, volumul total al pământului reprezintă modesta cifră de 100 milioane kilometri cubi, pe câtă vreme volumul massei oceanice depășește cifra de un miliard trei sute de milioane kilometri cubi...

* * *

Antichitatea, prin graiul poeților, a botezat marea: „unda amară" sau „apa sărată". Porecla este potrivită, căci după cum toți știm, apa mării are o salinitate totală ridicată, clorurul de sodiu fiind în proporție de 27,1 grame la mie. Urmează apoi în proporții mai mici; cloruri de magneziu, de potasiu, bromuri și așa mai departe. Dacă am avea posibilitatea de a extrage toată sarea mărilor, s'ar putea construi un masiv de trei ori mai mare decât relieful Europei!

Dar ceeace este mai interesant și merită a fi reținut este faptul că marea reprezintă cel mai miraculos complex chimic, ea conține în disoluție *toți corpii cunoscuți!*

Și pentrucă suntem în lumea infinitului și a miracolului, să-mi fie îngăduit o mică paranteză.

Era în noaptea Anului Nou, anul acesta. Trecuse miezul nopții, ascultasem la radio frumoasele urări, de afară răzbăteau pocnetele și strigătele de veselie. Lucram cu înfrigurare la capitolul acesta, al chimismului mării.

Deodată, începui să mă învârtesc prin odaie și mi-a trebuit multă putere de stăpânire ca să nu alerg în stradă și întocmai ca Archimede odinioară, să nu strig: „Evrika! am găsit, am găsit piatra filosofală, am găsit cheia care va dezlega grava problemă economică și socială actuală, am găsit mijlocul de a aduce bogăția și fericirea pentru toată suflarea omenească!" Ascultați: apa mării conține 50 miligrame de aur la fiecare tonă de lichid. Cum massa totală a apei de mare este de circa 14 miliarde tone și cum numărul locuitorilor pământului este de un miliard și jumătate, un calcul elementar ne arată că fiecare din noi am avea dreptul la 40.000 kilograme aur, sau 40 milioane de grame aur! Fără să recurgem la odioasa „bursă neagră", la modestul „curs oficial", fiecare din noi am putea dispune de frumușica sumă de 6 miliarde lei...

Dar, părăsind lumea visurilor și a fantaziei, stând pe pământ și privind imensitatea mării, gândul ne duce spre lumea și viața extraordinară a fundului apelor, goana curenților calzi și reci ne face să ne amintim de influența acestor curenți asupra climatologiei și asupra migrațiunei peștilor, iar tumultul neîncetat al valurilor ne pune stăruitor întrebarea: oare în ziua când zăcămintele de petrol se vor epuiza, energia mecanică a mării, energia fluxului și a refluxului nu va fi înhămată la carul nevoilor omenești?

* * *

Toate mările globului au aproape același nivel, topografia și geodezia confirmă acest lucru. De problema nivelului mărilor se leagă una din înfăptuirile cele mai grandioase ale geniului omenesc.

Când zbuciumata și dramatica „facere a lumei" s'a terminat, cum se întâmplă uneori în biologie, noul născut — pământul — a prezentat două mici infirmități, două mici imperfecțiuni: istmul de Suez și istmul Panama.

Dar aceste două neînsemnate imperfecțiuni, au adus dela începutul civilizației omenești, grave tulburări în circulațiunea omului pe căile apelor.

Istmul de Suez, limba de pământ de 150 km. ce unea Africa de Asia, separa în același timp Mediterana de Marea Roșie, civilizația europeană de aceia a extremului orient și obliga navigația veche de a face un uriaș înconjur de luni de zile pe ape.

Istmul de Panama, limba de pământ de 80 km. ce unea cele două Americi, separa însă cele două oceane: Atlanticul de Pacific și obliga navigația de a face lungul înconjur pela capul *Hoorn*, vârful Americei de Sud.

A răsturna, a sfredeli aceste două bariere ale naturei, a fost o problemă care s'a născut odată cu civilizația.

Cu 1300 de ani înainte de Christos, pe timpul faraonului Seti I, egiptenii tăiaseră istmul de Suez, deci exista atunci un Canal de Suez. Dar acest canal nu era tăiat în întregime, adică până la Marea Roșie, ci se oprea la vechiul oraș Heropolis, de unde ga'erele pornite din Mediterana erau transbordate pe uscat, pe o mică porțiune de pământ, până la Marea Roșie.

Motivul pentru care canalul faraonic nu fusese în întregime perforat, era o greșală de calcul a vechilor ingineri egipteni, cari susțineau că nivelul Mării Roșii ar depăși cu 9 mtr. pe acel al Mediteranei. Deci, rationau inginerii faraoni, dacă s'ar uni canalul cu Marea Roșie, aceasta ar năvăli și ar face să dispară întreg Egiptul!

Canalul egiptean a servit drept drumul cel mai bun spre orientul depărtat timp de 1800 de ani, când din porunca lui *Omar* — califul cuceritor al Egiptului — la anul 640 al erei noastre, canalul a fost lăsat să se înnisipeze și a dispărut. Drumul sfânt spre Mecca era, prin ajutorul canalului, prea accesibil fiecăruia, lucru ce nu putea fi îngăduit, socotea vigilentul calif Omar.

Innisipat, canalul va dormi circa 1200 de ani, până când genialul francez, inginerul *Ferdinand de Lesseps*, va reface calculul, va dovedi greșala inginerilor faraoni, va stabili principiul că toate mările au același nivel, va

începe lucrările în April'e 1859 şi le va termina în 1869, când canalul de Suez a fost inaugurat.

Mai rămânea pământului o ultimă imperfecţiune: istmul de Panama.

Bătrânul Ferd'nand de Lesseps, eroul nimbat al umanităţei, nu vrea să închidă ochii până ce nu va spulbera şi acest ultim zăvor al drumurilor pe apă.

In 1879, el fundează Soc. de Panama şi cu înverşunare începe să sfredelească istmul ce separă cele două Americi.

Dar vai ţie omule, ce te încumeţi prea mu't în forţele şi îndrăzneala ta, mânia zeilor te va ajunge şi te va lovi! Pedeapsa nu întârzie să sosească, căci ceeace a constituit gloria lui Lesseps la Suez, se va transforma în dezastru la Panama.

Intr'un singur loc depe suprafaţa g'obului ex'stă totuşi o diferenţă de nivel între mări şi acest loc se găseşte la Panama, unde între Atlantic şi Pacif'c se interpune un profil stâncos de 14 km. lungime şi circa 100 mtr. înăltime! Ei bine, de acest masiv de granit s'a lovit şi s'a pulverizat înverşunarea lui Lessens, dar mai a'es în acest granit s'a irosit aurul acţionarilor Soc. de Panama. După câţiva ani de eforturi si sacr'ficii ce depăşesc orice închipu're, după ce mii de vieţi omeneşti au fost jertfite fără de fo'os, Societatea de Panama si-a întrerupt lucrăr'le. Opera a fost continuată s' terminată mult mai târz'u (1914) de statul amer'can. Străpungerea istmului nu s'a putut face decât utilizându-se sistemul cu „ecluze", etajat ad'că.

Bătrânul erou al omenirei, inginerul Ferdinand de Lessens, a murit purtând pe frunte cununa de spini a ingratitudinei omeneşti: sentinta de condamnare la 5 ani închisoare ca falit al Soc. de Panama.

Vai ţie omule ce te încumeţi prea mult în slabele tale puteri!...

III.

SCUTURÂND PULBEREA TRECUTULUI...

Omul a părăsit pământul — e'ementul pentru care a fost hărăz't — şi s'a avântat pe drumul nesigur al mărilor, fiind mânat întâi de nepotol'ta dorinţă de a cerceta şi a cunoaşte, apoi necesitatea de a schimba rodul muncii lui cu bunurile altor ţinuturi s' însfârsit instinctul animalului de pradă a împins omul să colinde oceanele, să se războiască şi să subjuge semeni de ai lui.

Istoria drumeţiei pe ape împleteste într'o măiastră ţesătură navigatia romantico-şti'nţifică cu navigaţia comercială, iar d'n loc în loc brocardul este punctat cu arn'ciul roşu al navigaţiei războinice, cuceritoare.

A separa cele trei elemente ale ţesăturei, ar însemna să facem operă negativă, de destrămare, de stearpă analiză. Nu vom săvârşi deci acest păcat. Cu mâini prevăzătoare, cu mâ'ni nu de cunoscători, dar de iubitori ai frumosului, vom scutura pulberea trecutului, vom despături covorul fermecat care este harta şi istoria navigaţ'ei şi cu in'ma zvâcnind de emoţie şi admiraţie ne vom opri deavalma în faţa faptelor ce au iluminat ascensiunea umanităţei, ne vom descoperi cucernici în faţa numelor cari sunt aureolate de glorie şi imortalitate.

Hannon

Să închidem pe jumătate ochii şi pr'ntre gene să privim marea scă'dată în soare şi azur, să pr'vim coastele acelei mări ce a fost numită cu drept cuvânt leagănul civilizaţiei, să privim încântătoarea Med'terană.

Marea cu ţărmuri dantelate, marea îmbrăcată în horbotă de insule, promontorii şi golfuri, Mediterana şi-a împodobit gâtul de sirenă cu colierul de perle alcătuit de cetăţile: Tirul, Sidor il, Alezandr'a, Pireu, Carthagina, Veneţia, Genova, Marsilia, Napoli şi Barcelona. Marea cântată în Odysseia, marea piraţilor, a Cavalerilor de Malta, a iscus'ţilor neguţători, Mediterana a fost brăzdată şi a suportat cu plăcere timp de milenii mângâierea corăbiilor cu pânze şi a galerelor trase de motorul braţelor omeneşti.

Cu 2500 de ani în urmă, Carthagina, veche colonie fen'ciană, era geloasă pe rivala ei, cetatea Tyrul, care ajunsese până în Atlantic. Fructul acestei rivalităţi este *Hannon*, tânăr navigator carthaginez, care arde de dorinţa de a întrece Tyrul, de a ajunge mai departe. Flota lui, compusă din 60 de vase, porneşte spre apus. Fiecare vas avea 40 m. lungime, 7 m. lăţime şi câte 50 perechi de rame, însumând un echipaj de 500 oameni.

Navigând dealungul coastelor Med'teranei, împinsă de energia braţe'or şi de br'za mării, călăuzită uneori de zborul păsărilor, flota lui Hannon a trecut de co'oanele lui Hercules (Gibraltarul de astăzi) şi a pătruns în tenebrosul şi necunoscutul Atlantic. Hannon virează cârma spre babord, spre stânga adică şi coboară spre Sud, dea'ungul coastei apusene a Afr'cei. După o lungă călătorie ajunge la fluviul *Lixos*, Senegalul de astăzi. Locuitorii negri îi aduc ivoriu şi praf de aur. Apoi, flota coboară mai departe, mereu spre Sud. La un moment dat Hannon se hotărăşte, dă ordin de debarcare şi carthaginezii fundează o m'că co'onie. Dar oamenii sunt îngroziţi şi vor să fugă, căci noaptea d'n coasta muntelui curge o vâlvătaie de foc care se varsă în mare. De bună seamă, gândesc marinarii, au ajuns la poa'ele mun'elui ce duce în Cer, acolo unde stau zeii mâniaţi cari scu'pă foc.

„Mânia ze'lor" nu era însă decât vulcanul *Cameroun*, căci navigatorii noştri au explorat acuma 2500 de ani, 8000 km. din coasta apuseană a Afr'cei, au ajuns până aproape de ecuator şi au fost precursorii civ'izaţiei europene în aceste depărtate paragini.

Trei sute de ani, comerţul şi lumina bătrânei cetăţi feniciene — Carthagina — a înflorit şi a strălucit pe coastele Africei. Lumina aceasta s'a stins atunci când Carthagina a căzut sub loviturile de măciucă ale imperiului roman, distrusă fiind de *Scipion Emilian-ul*, în cursu' celui de al III-lea război punic.

Prăbuş'rea acestui popor de marinari a pus o perdea de întuneric pe coasta apuseană a Afr'cei, zăbranicul negru va fi sfâşiat abia 1500 de ani mai târziu, în epoca mar'lor conquistadori spanioli şi portughezi.

Pytheas

Minunata călătorie a lui Hannon a deşteptat emulaţia şi râvna unui alt mare marinar al antichităţei, *Pytheas*, fiu al cetăţei Marsilia. In anul 320 în. de Christos, sătul de albastrul Med'teranei, purtând însă în suflet parfumul şi seninul coastei merid'onale, Pytheas se încumetă să pornească spre Nordul înghe'at.

Pe bordul unui mic vas cu pânze, el porneşte din Marsilia, pe urmele lui Hannon. Dar odată trecut Gibraltaru Pytheas, spre deosebire de Hannon, pune cârma spre tribord, virează adică la dreapta şi o ia spre Nord, dealungul coastei apusene a Europei.

Marsilia nu greş'se atunci când încredinţase onoarea şi răspunderea acestei expediţii lui Pytheas, căci iscusitul navigator cunoştea acuma 2300 de ani fapte şi date ce abia pot fi cuprinse de mintea omenească de astăzi. Aşa de pildă, Pytheas socotea soarele ca centru al sistemului planetar, fixase latitudinea Marsiliei la 40 grade — aşa

cum este în realitate — iar *Plutarc* ne relatează că Pytheas este acela care a descoperit legătura între fenomenul fluxului mării şi fazele lunei! Acesta este marinarul care a tot urcat cu mica lui corabie Atlanticul de Nord.

Iată-l pe coasta viitoarei Franţe, iată-l în canalul Mânecei şi apoi pe ţărmul Angliei. Aci face comerţ cu băştinaşii şi cumpără argint, fier şi bronz, apoi porneşte mai departe spre Nord şi curând ajunge în dreptul *Islandei.*

Ce fermecătoare este descrierea, veche de 2300 de ani, a nordului majestos şi rece! „Ziua, scrie Pytheas, este aci lungă de 24 ore, soarele numai părăseşte orizontul, iar cele trei elemente: apa, pământul şi aerul se amestecă într'o massă lăptoasă şi omogenă (este bruma glacială a nordului polar), suntem în ţinutul regelui din Thule! Miezul pământului nu poate fi departe, căci un demon bate cu ciocanul într'o uriaşe nicovală din care ţâşneşte şi împroaşcă foc şi scântei! (Marele Geyser)".

Pytheas este părintele epopeii polare, el este antemergătorul acelor eroi ai umanităţii cari 2300 de ani mai târziu vor umple şi ultima pagină din cartea aurită a marilor exploratori: descoperirea polilor pământului.

Salamina, 480 în. de Christos.

Suntem în anul 480 în. de Christos, în *Atica,* în vechea *Eladă.* Toată ţara este pe picior de război iar cetăţile Athena, Sparta, au uitat rivalitatea şi în faţa pericolului comun — valul asiatic al Perşilor — şi-au unit frăţeşte forţele, pentru a face faţă primejdiei.

O luptă navală în vechime

Toate privirile sunt aţintite spre sentinela ce stă de veghe pe înălţimea capului Sunion. Deodată, un foc se aprinde şi din gură în gură — megafonul, telegrafia fără fir a celor vechi — vestea se răspândeşte: în zare, dinspre coasta Asiei Mici, o flotă se apropie. Forma alungită a vaselor nu lasă nici o îndoială, este o flotă de război. Alarma este dată, clipa supremă se apropie...

Din toate timpurile, vasul de comerţ s'a deosebit fundamental de acela de luptă, de război. Vasului de comerţ îi trebuieşte spaţiu cât mai mare, vasului de război îi trebuie mai ales iuţeală. Intre forma greoaie a unei corăbii cu pânză feniciană care transporta mărfuri şi un pântecos cargo modern, nu este absolut nici o deosebire, după cum există cea mai mare asemănare între o subţirică galeră greacă şi un ultra modern torpilor actual. Amănuntele s'au schimbat, principiul însă este legat scopului şi este imutabil.

Am putea împărţi istoria navigaţiei în trei perioade: începutul — vasul cu pânze —, epoca motorului omenesc — galera, care avea desigur şi pânze — şi în sfârşit epoca aburului şi al electricităţei, care datează de mai puţin de un secol.

Fiecare etapă a fost lungă şi plină de sacrificii. Au trecut sute de ani până ce omul s'a luminat şi a înţeles că se poate naviga şi atunci când lipseşte vântul, pe mare calmă, inventarea lopeţei, a vaselor, a fost epocală, astfel încât poetul grec *Eschyle* spune că: „aripile vasului nu sunt pânzele, ci vâslele cele lungi".

Pentru vasele de luptă ale antichităţei, puterea se număra în braţele vâslaşilor, după cum astăzi cuirasatele vorbesc de „caii putere" ai aburului. Graţie braţului de pârghie, vâsla a transformat energia omului în forţă motrice.

Tipul vasului de război antic era galera sau trirema, adică vasul cu trei rânduri, trei etaje de rame. Forma era ascuţită, alungită, prova era întărită cu o cuirasă formată din plăci de fier şi bronz, catargul şi pânza pătrată erau ridicate în timpul luptei. O galeră triremă avea 60 de vâsle şi cam 180 de vâslaşi cari formau echipajul propriu zis al vasului. Vâslaşii erau de obicei sclavi sau condamnaţi, galerieni. Viaţa lor era un iad. Inlănţuiţi de vâsle, biciuiţi de apa mării, de furtuni şi de gârbaciul şefului de echipaj, chinul acestor mucenici ai navigaţiei a rămas imortalizat în descrierile şi în tablourile celebre, astfel încât expresia „a duce o viaţă de galerian" îşi justifică tâlcul.

Cu totul independent de echipajul vasului, era corpul soldaţilor combatanţi, cari erau infanterişti, războinici de uscat, îmbarcaţi ocazional numai pe galeră. Aşa se explică faptul că tactica militară navală a antichităţei nu se deosebeşte de aceia de uscat, atâta doar că lupta — de obicei corp la corp — se dădea pe planşeele unei galere. Această separaţie între mateloţi şi elementul combatant, va dăinui două mii de ani, până aproape de epoca noastră, când navigatorul va fi învestit şi cu haina de luptător.

O zicală marinărească spune: „să nu naufragiezi înainte de a părăsi portul", deci să nu eşuăm în această digresiune şi să ne întoarcem acolo unde am lăsat firul, în Grecia, la *Salamina,* în acea strâmtoare nu departe de Athena, în anul 480 în. de Christos şi să luăm parte la prima mare luptă navală din istoria omenirei.

Acuma 2500 de ani, *Xerxes,* regele perşilor şi fiul lui Darius, doritor de a cuceri cât mai multe teritorii, hotărâ să atace sud-estul Europei şi în primul rând Grecia veche. Patru ani au durat pregătirile acestei uriaşe acţiuni navale şi terestre, căci Xerxes, admirabil tactician, îşi dădea seama că nu va putea stăpâni pământul Europei dacă nu va dispune şi de o puternică flotă de acoperire şi aprovizionare.

In primăvara anului 480 în. de Christos, toate pregătirile erau gata şi armata de invazie, un milion de luptători, aţsepta ordinul pe coasta Asiei Mici. Dar pentru a putea năvăli în Europa, trebuiau trecute Dardanelele, vechiul *Hellespont,* strâmtoarea ce uneşte pe de o parte archipelagul grecesc cu marea de Marmara, dar care desparte pe de altă parte Asia Mică de Europa. Un pod plutitor fu aruncat pe acest braţ de mare, o minune a artei militare ce nu şi-a mai găsit egal până în zilele noastre.

Peste acest pod, 7 zile şi 7 nopţi, armata persană se scurgea în valuri necontenite, revărsându-se apoi dealungul coastelor prin *Tracia, Roumelia* şi *Thessalia* către Athena. In acelaş timp flota de război persană, compusă din 1000 de galere cu un echipaj total de 200.000 oameni, evolua în faţa coastelor greceşti cu ţinta finală tot Athena.

In faţa unui astfel de ciclon, necunoscut în istorie, Gre-

ci opuneau o flotă de 366 galere, alcătuită în grabă, de Athena şi Sparta.

Dar providenţa înlocuia numărul prin geniul, energia şi voinţa de oţel a nemuritorului general-amiral *Themistocle — Athenianul.*

Oracolul din Delphis îi spusese: „athenienii trebuie să-şi construiască ziduri de lemn" şi Themistocle înţelese, el întrebuinţă argintul scos din minele din Laurium, pentru a întocmi o flotă mică dar puternică şi bine înarmată.

Planul lui Themistocle era simplu dar cuminte: va da bătălia cu Perşii, nu pe uscat şi nici în largul mării, ci în strâmtoarea Salamina din sudul Athenei, adică acolo unde numărul îşi pierde valoarea, aci, în strâmtoare va încerca el să atragă uriaşa flotă persană, o va înfrânge şi odată nimicită puterea maritimă a perşilor, armata debarcată — lipsită de acoperirea flotei şi de aprovizionare — va fi fatal pierdută, se va usca dela sine ca o foaie veştedă pe copac!

In faţa puhoiului inamic, Themistocle ordonă să se facă un vid desăvârşit: locuitorii părăseau şi pustiau totul, îngrămădindu-se în ţinutul din jurul Athenei şi aşteptând acolo sfârşitul bătăliei navale. Pe Acropolă, pe înălţimile înconjurătoare, întreg norodul privea cu ochii arşi de teamă, strâmtoarea Salamina, unde flota greacă aştepta momentul atacului.

Perşii strângeau ca într'o cingă ţinutul stâncos al Aticei. In întâmpinarea lor, pornise însă eroul de legendă *Leonidas,* în fruntea a 300 de Spartani. In defileul muntos ce străjuieşte Athena, la *Thermopyle,* această mână de greci încercă să zăgăzuiască năvala Perşilor. Regele Xerxes îi scrise lui Leonidas: „Predă-ţi armele", iar acesta răspunse: „Vino de le ia!" Apoi, cei trei sute de Spartani şi-au făcut datoria şi au lăsat ca un ecou ce străbate de dincolo de mormânt, cuvintele săpate în piatră, cuvinte rămase nemuritoare: „să ştii tu scumpă cetate Sparta că noi am luptat şi am murit pentru tine".

Regele Xerxes îşi stabilise postul său de comandă pe muntele *Aegaleos* ce domină Salamina. Corturi de mătase, tapiţerii de preţ, mobile încrustate cu aur şi ivoriu, un tron bătut cu smaraqde, briliante şi perle, iar pe povârnişul muntelui, Garda Imperială, 10.000 de veterani cu coifuri de aur, iată cum arăta cartierul general al lui Xerxes.

Regele privea cu linişte şi desăvârşită siguranţă evoluţia uriaşei lui flote ce se apropia de Salamina. Flota persană era comandată de o femeie, superba amazoană *Artemiza* din Hallicarnasse. Inaltă, subţire, delicată, mulată într'o armură de aur, războinica cu ochi albaştri comanda galera din frunte.

In lumina crudă a dimineţii, lupta începu. Trompetele sfâşiau văzduhul, vâslaşii biciuiţi de harapnicul şefului de echipaj, înebuniţi de furie şi de groază, scoteau strigăte înfiorătoare; într'un zgomot de tunet năpraznic, primele galere inamice se angajară în luptă.

Linştit, Themistocle nu eşi în larg, ci din potrivă lăsă ca imensa flotă a perşilor să se angajeze cât mai mult în strâmtoare. Aci, am spus, numărul îşi pierdea valoarea, căci numai primele rânduri de galere puteau lupta, massa din spate se măcina inutil, hărţuită tot timpul pe flancuri.

Artemiza făcea minuni de vitejie, galerele erau apropiate, lupta corp la corp se încinse cu disperare pe punţile vaselor. In timp ce o galeră se scufunda, alta îi lua locul. Perşii erau luptători buni, nu însă şi înotători. Căzuţi în apă, ei se duceau la fund, în timp ce grecii, cu lancea în dinţi, înotau, se urcau pe galerele inamice şi continuau lupta.

Curând, strâmtoarea Saalmina deveni cimitirul flotei persane şi cu tot eroismul Artemizei, o mişcare de retragere se schiţa în frontul galerelor persane. In acelaşi timp însă, înverşunarea grecilor creştea. Galerele lor abordau şi spintecau cu prova bastimentele inamice, marea era acoperită de sute şi sute de epave şi zeci de mii de cadavre. Vâslele se frângeau, lopătaşii mureau şi se duceau la fund înlănţuiţi la locul lor de datorie şi tortură.

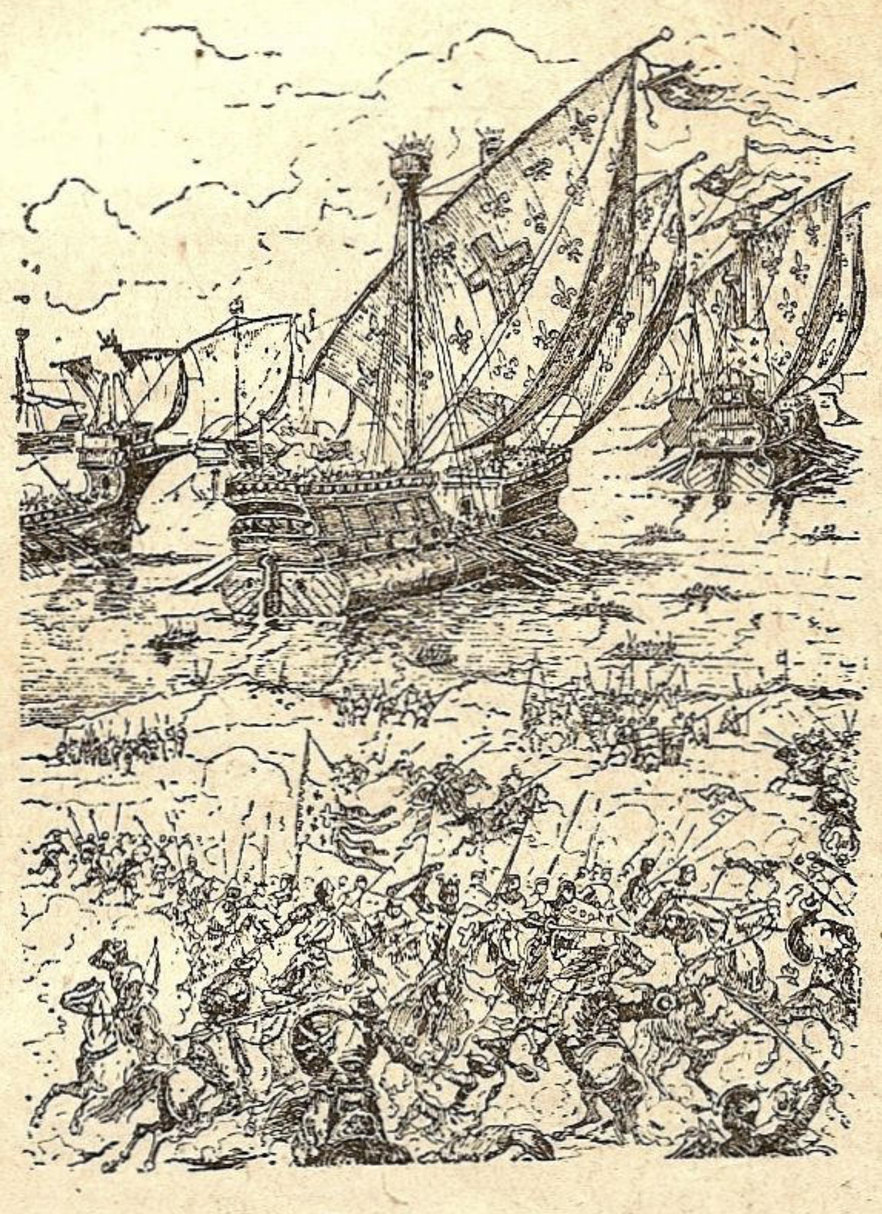
Când razele purpurii ale asfinţitului se topiră în valuri, când întunerecul acoperi marea, resturile flotei persane, cu pânzele întinse, dubla capul Sunion, grăbind înapoi spre Asia.

Xerxes, frângându-şi mâinile, strigă: „Artemiza a luptat ca un bărbat, dar soldaţii mei au luptat ca nişte femei!"

In timp ce armata de debarcare a perşilor, bătută şi ea, hărţuită, într'o cumplită dezordine trecea înapoi Hellespontul, Themistocle intra triumfal în Athena, anunţând că „la Salamina fructele au fost culese!"

Cruciada a III-a.

Peste frământările omeneşti, peste istoria navigaţiei, o perdea groasă de 1300 de ani se aşterne. In acest lung timp, Mediterana a fost brăzdată mai ales de vasele corsarilor, ale piraţilor dornici de aur, jaf şi aventură.



Asediul cetăţei

Forma şi technica navigaţiei nu a suferit schimbări importante în acest mileniu. Secolul al XII-lea face un pas mare înainte. In această epocă de frământare religioasă, efortul şi truda cavalerilor cruciaţi se istoveşte şi se risipeşte zadarnic pe câmpiile Europei, pe lungul drum terestru ce duce spre locurile sfinte. Din cei o sută de mii de cruciaţi ai lui Frederic Barbarossa, cinci mii numai se întorc, aducând cu dânşii leşul împăratului.

Richard-Inimă de Leu, regele Angliei, se serveşte de experienţa şi insuccesul înaintaşilor, îşi dă seama de greutăţile drumului pe uscat şi alege pentru prima oară calea mării, ca drum al celei de a III-a cruciadă. In chipul acesta, galerele nordului îşi fac apariţia în marea Mediterană.

10 Aprilie 1191. Superbe, cu toate pânzele întinse,

cele 343 galere plutesc lin pe luciul albăstriu al mării şi zoresc neîncetat spre răsărit.

Departe, pe coasta Palestinei, în golful Acre, de doi ani cruciaţii regelui Franţei *Philippe-August*, asediază fără folos cetatea *Acre*, bastion la poalele muntelui Carmel, ultima redută pe drumul Ierusalimului. Cetatea este apărată cu dârzenie de soldaţii musulmani ai vrăjmaşului sultan *Saladin*.

Cruciaţii francezi, înpuţinaţi la număr, privesc cu îngrijorare întinsul mării, de unde mai poate veni salvarea, flota engleză a lui Richard Inimă de Leu.

De pe Carmel, vântul aduce adieri dulci de portocali în floare, de eucalipţi şi azalee. Din crenelurile cetăţei însă, musulmanii împroaşcă cruciaţii asediatori cu săgeţi otrăvite, cu oale pline cu vipere sau mirezme ucigătoare, iar din când în când aruncătoarele de flăcări transformă cruciaţii în torţe vii ce fug spre mare.

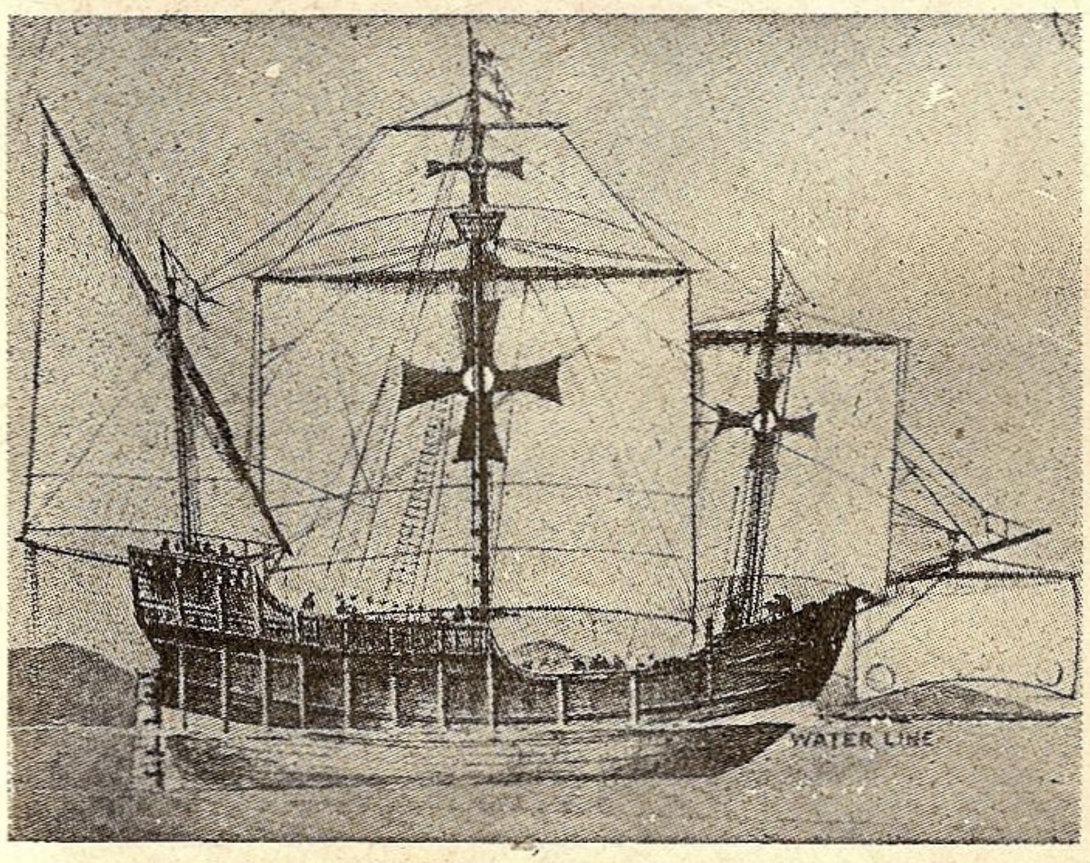
Şi privirile cată cu deznădejde spre întinsul pustiu al apelor.

In dimineaţa zilei de 12 Iulie 1191, porumbeii călători se întorc aducând vestea mult aşteptată. Câteva ore mai târziu, uriaşa armada navală a lui Richard Inimă de Leu, arunca ancora în golful Acre. La căderea nopţei, cetatea Acre capitula. Drumul apelor îşi dovedea astfel superioritatea.

IV.

CRISTOFOR COLUMB

Cine ar putea descrie splendoarea unei nopţi de Mai în *Grenada*, în Spania. Bolta de un albastru închis a cerului, era spuzită de stele şi acoperea ca un uriaş candelabru feeria oraşului. Sus, căţărată pe o colină, cetatea *Alhambra* privea frământarea oraşului aşezat la poalele ei.



Caravela Santa Maria

Grenada, capitala Andaluziei, veche reşedinţă a regilor mauri, fusese cucerită cu 5 luni mai înainte de regele *Ferdinand* şi *Isabella Catolica*, regina Castiliei şi făuritoarea unităţei spaniole. După un asediu greu şi sângeros, oraşul respira însfârşit liber în noaptea de Mai a anului 1492.

Cavaleri, războinici încercaţi în lupte, toreadori sau simpli oameni din popor, colindau străzile ţinând înlănţuite superbe gitane cu bucle negre, cu ochii ca jăratecul şi cu mijlocul de trestie mlădioasă.

Plânsul chitarelor şi al mandolinelor se acorda cu oftatul iubitelor, se pierdea în parfumul nopţei, se stingea pe aleele întunecoase ale grădinilor...

Sus, în cetate, pe sălile palatului, rumoarea nu era mai mică. Curteni, miniştri, financiari, generali, granzi şi grande de Spania, cu toţii se îndreptau spre sala tronului, unde în sfârşit Ferdinand şi Isabela, după 7 ani de amânări, vor asculta şi decide soarta expediţiei proiectată de genovezul *Cristofor Columb*.

„...pe calea mării, pe undele oceanului tenebros, peste abisul Atlanticului, *mergând mereu spre apus*, voi ajunge şi voi cuceri ţara Răsăritului, voi ajunge în Asia, în ţinutul *Cathay* (China) şi în *Cipango* (India).

Cu aurul pe care-l voi aduce — şi care este singurul lucru bun în lume — Majestăţile Voastre veţi putea echipa o armată mai mare şi mai puternică decât aceia cu care aţi cucerit Grenada, cu ea veţi putea împlini visul de a elibera locurile sfinte. Apoi, voi aduce munţi de piper, scorţişoară, trestie de zahăr şi opiu, mirodenii mai preţioase decât aurul chiar".

La întrebarea pusă de Ferdinand, care-i sunt condiţiile, Cristofor Columb, vagabondul Europei, omul cu mantaua zdrenţuită, răspunse: „...voi fi numit Amiral al Oceanului, rangul meu va fi deasupra nobil mei spaniole, voi fi vice-rege al ţinuturilor descoperite de mine, voi avea o treime din aurul şi averile cucerite, iar toate aceste drepturi vor fi moştenite de urmaşii mei!"

O rumoare şi indignare indescriptibilă, un murmur de furtună în faşe, cuprinse marea sală a tronului. Singură regina îşi păstra zâmbetul binevoitor şi aprobator.

Omul cu mantaua zdrenţuită părăsi mândru marea sală a tronului...

Făcliile cerului sclipeau mai tare. Cristofor Columb privi spre cea mai luminoasă şi cu ochii spre argintata cale lactee, coborâ din cetate. Plânsul chitarelor tăcu.

Trei luni mai târziu.

In dimineaţa de Vineri 3 August 1942, în revărsat de zori, întreaga populaţie a micului port spaniol *Palos*, la gura fluviului *Rio-Tinto*, era în mare fierbere. Flota lui Cristofor Columb era gata de plecare.

Rio Tinto îşi purta mânios apele roşietice spre ocean. Ceaţa dimineţii se risipi şi primele raze ale soarelui poleiră cu pulbere aurie câmpia Andaluziei. In briza oceanului, cele trei vase ale expediţiei se legănau molatec în ancoră. *Santa Maria*, vasul amiral, comandat de Cristofor Columb, avea 39 m. lungime şi deplasa două sute de tone, echipagiul era compus din 52 de oameni. *La Pinta* şi *La Nina*, erau simple caravele, bărci mari de pescuit, de o sută de tone fiecare şi câte 30 oameni echipaj. La Pinta era comandată de *Senor Martin Alonso*, încercat lup de mare, iar la Nina era comandată de fratele lui Martin Alonso, *Don Vicente Yanez*.

Pe ţărmurile fluviului un furnicar pestriţ de lume. Se încărcau proviziile, apa de băut, uneltele necesare expediţiei. Către miezul zilei, când soarele îşi înfigea suliţele de foc, ordinul de îmbarcare răsună, adânc, răscolitor. Pe platforma dela pupa fiecărui vas, stăteau cei trei comandanţi. In tăcerea şi solemnitatea momentului, de pe ţărm, se auzi vocea caldă a călugărului *Juan Perez*, prietenul şi sfătuitorul lui Cristofor Columb. Cuvintele din Pater Noster cutremurau sufletele tuturora şi în clipa următoare, Columb, amiralul oceanului, comandă: ridicaţi ancora!

Ca un ecou de două ori repetat, se auziră vocile celorlalţi comandanţi: ridicaţi ancora! Brusc, pânzele fură umflate şi un tremur nervos scutură trupul firavelor corăbii. Incet, pe nesimţite, ca nişte albatroşi cu aripele întinse, caravelele porniră în josul fluviului.

Pe ţărm, bocetul femeilor se îngemăna cu plânsul speriat al copiilor. Şi în timp ce corăbiile treceau gura fluviului şi erau primite de jocul neastâmpărat al oceanului,

privirea părintelui Juan Perez rămânea fixată de cei trei nori alburii ce se pierdeau în zare.

In largul oceanului tenebros, o mână de romantici conquistadori pluteau şi se îndreptau mereu spre apus, ca să ajungă astfel la răsărit, să dovedească tuturora că scoarţa pământească este totuşi un simplu glob rotund! O mână de oameni pluteau peste abisul apelor: înapoi, patria, familia şi viaţa fericită; înainte, truda, mizeria, moartea, dar poate şi diadema gloriei încrustată cu aur, perle şi nestematele nemuririi...

12 Octombrie 1492. Trecuse de miezul nopţei. Pe valurile oceanului trei umbre pluteau, trei mizerabile corăbii călătoare, în interiorul cărora nişte biete păsări, zmulse din cuibul lor se zbăteau de 60 de zile între gratiile de lemn.

La început liniştite, încrezătoare, pline de speranţe. Încetul cu încetul, liniştea se risipi şi făcu loc neliniştii, apoi invidia şi ura muşcară adânc sufletul prizonierilor. Se priveau cu duşmănie, scrâşnet de dinţi şi pumni ameninţători se ridicau spre pupă, spre acei ce îi minţise şi îi dusese pe drumul suferinţei şi al morţei. Cu figurile supte, cu ochii arşi de deznădejde, rezemaţi de balustradă, priveau întunericul de păcură al nopţei şi întrebărei de mii de ori repetată: când Doamne se va sfârşi, răspundea batjocoritor numai plescăitul neîncetat al valurilor.

La două ore dimineaţa, ziua de 12 Octombrie 1492, un ţipăt de pasăre rănită, un urlet de tigru înfiămânzit spintecă linţoliul negru al nopţii: de pe bordul vasului *La Pinta*, marinarul *Rodrigo de Triana* strigă că vede pământ.

Patruzeci de perechi de ochi, în aceiaşi clipă, fără să vadă, vedeau pământ. Patruzeci de perechi de ochi, vedeau, fără să vadă, pământul visurilor lor: ...un port imens, o radă majestuoasă, la ţărm palatele marelui Han îşi mulau faţadele de marmoră albă în apa oceanului. Curţi de onoare, faţă de cari Alhambra pare o colibă, cortegii imperiale cu elefanţi mulaţi în aur, poteci bătute cu pietre scumpe, haremuri cu mii de cadâne, iar peste tot un parfum pătrunzător, înţepător, un parfum alcătuit din aromele cele mai nebănuite. Pământul viselor nebune, pământul mângâiat în orele de insomnie şi descurajare, pământul acesta este aci, în faţă, doar să întinzi mâna şi să-l stăpâneşti...

In dimineaţa alburie, în lumina spălăcită a zorilor, o coastă zdrenţuită, tristă, mlăştinoasă, se înfăţişă ochilor. Pe ţărm, indigeni goi, fugeau speriaţi şi se ascundeau în scorburile copacilor.

America, nu India, era descoperită!

V.

MAGELLAN

Au trecut 27 de ani dela epocala călătorie a lui Columb. In epopeia scrisă de acest genial navigator, norocul s'a împletit cu nenorocul. Pornit dela o ideie extraordinară în fantasticul şi originalitatea ei, Columb a ajuns la un rezultat fericit, dar greşit totuşi.

„...Navigând mereu spre apus, străbătând deacurmezişul Atlanticul, voi ajunge în extremul orient, în China, în India", glăsuia Columb. In adevăr, în drumul acesta a întâlnit un continent nou, a dat de India spunea greşit Columb în rapoartele lui, iar locuitorii băştinaşi găsiţi în noul continent american au fost botezaţi de dânsul, *Indieni*, eroare de nomenclatură ce mai stăruie până în zilele noastre uneori! Umbra greşelii se topeşte însă neputincioasă în vâlvătaia gloriei ce încununâ memoria lui Columb.

Nenorocul şi-a înfipt ghiarele în destinul descoperitorului, prin faptul că pământul călcat pentru prima oară de dânsul, poartă pentru veşnicie un nume strein, numele lui *Amerigo Vespucci*, care a cercetat şi studiat America 10 ani în urma lui Columb.

In patru călătorii succesive, Columb a pipăit întreaga coastă a Americei, doar va găsi un loc de trecere către o altă mare. In zadar, bariera uriaşă reprezentată de cele două Americi, cât şi faptul că în răstimp Indiile, China, au fost descoperite pe calea mai firească, pe drumul răsăritului, toate aceste fapte au contribuit ca noţiunea columbiană — a drumului spre India prin apus — să fie încetul cu încetul uitată.

Inceputul veacului al XVI-lea a fost împurpurat de febra descoperirilor epocale: mereu cu gândul spre bogăţiile orientului depărtat, *Bartholomeu Diaz* coboară spre sud-est, dealungul Africei şi în 1486 dublează vârful Africei — capul Bunei Speranţe, — iar în 1498, *Vasco de Gama* merge şi mai departe, mereu spre răsărit şi ajunge în India, la *Calicut* (Calcuta). In urma acestor fapte, drumul aurului, al piperului, al condimentelor, era larg deschis pentru oricine.

Harta pământului era astfel reprezentată la acea epocă: în apus, America de Nord era desenată — ca şi astăzi — până în ţinutul arctic, până către Polul Nord; America de Sud însă, era desenată ca o barieră continuă până la Polul Sud, polul antarctic. Nici o trecere în această uriaşă barieră a celor două Americi, iar dincolo de America, neantul, nimic.

20 Septembrie 1519.

Intreaga Sevilla este îngrămădită pe malurile fluviului Guadalquivir, în faţa catedralei. Flota lui Magellan este gata de plecare. In timp ce bombardele bubuie, în timp ce corul cutremură bolta catedralei, un om scurt, îndesat, cu figura aspră, cu ochii de duritatea oţelului, priveşte îngândurat, departe, spre patria lui.

Amiralul ce va pleca peste câteva clipe în cea mai dramatică, cea mai fantastică şi cea mai minunată aventură săvârşită în istoria omenirei, este portughezul *Magellan*.

Omul care făcuse de patru ori drumul Indiilor pela răsărit, omul care adusese cu dânsul din Filipine un sclav ce-i rămăsese slugă credincioasă — sclavul Henric — navigatorul cel mai încercat al timpului, comandantul căruia Carol Quintul — Regele Spaniei — îi încredinţase onoarea drapelului spaniol, omul acesta este sfâşiat de o terbilă frământare. De ani de zile îl mistuia o credinţă: Columb, antemergătorul său, avusese dreptate, dar se oprise la jumătatea cercetărilor: drumul Indiilor, bănuit de Columb, duce în adevăr şi pela apus, căci în trupul barierei stâncoase care este America de Sud, trebuie să existe totuşi o trecătoare, o strâmtoare, dincolo de care se întinde de bună seamă o mare nouă, marea extremului orient, adevărata mare a Chinei, a Indiei!

In anii de studiu, în lungile nopţi de insomnie, Magellan vedea această trecere ce-i va deschide calea mult dorită: a răsăritului prin apus. Regele lui, regele Manuel al Portugaliei, îl nesocotise, îl refuzase, îl jignise, îi rănise adânc sufletul. Nu-i rămânea lui Magellan decât să îmbătrânească privind dintr'un port oarecare marea, cu mâna streaşină la ochi, ca un pensionar anonim. Dar nu putea renunţa, căci în suflet simţea zbuciumându-se credinţa, şi credinţa fărâmă orice barieră.

In clipa plecărei, nezdruncinata credinţă în victorie sfâşia inima lui Magellan: apoteoza biruinţei ce va veni, va ilumina flamura şi istoria Spaniei şi nu a patriei lui, a Portugaliei.

Bombardele tuanu, batistele fluturau, soarele mângâia frunţile celor 237 de eroi ce îmbarcaţi în cinci mici vase,

porneau pe drumul gloriei, al morţei şi al nemurirei...

2 Aprilie 1520. Golful *San Iulian,* pe coasta Americei de Sud, un golf trist, pustiu, astupat de gheţuri şi biciuit de viscole năpraznice. In acest dezolant refugiu stau la iernat cele cinci vase ale expediţiei. Au străbătut din ordinul lui Magellan Atlanticul, pe urmele lui Columb, apoi au coborât dealungul Americei de Sud cercetând fiecare golf, fiecare adâncitură a uscatului, poate vor da de mult aşteptata strâmtoare, poate vor găsi trecătoarea cu atâta siguranţă promisă de amiral, de Magellan.

Zădărnicie, sunt istoviţi de drum, de foame şi de descurajare, călătoria lui Columb a durat mai puţin de două luni şi ei colindă oceanul de 6 luni şi totuşi nici un luminiş nu se zăreşte, de bună seamă Magellan s'a înşelat, vor muri cu toţii în pustiurile de ghiaţă din preajma Polului Sud.

Miezul nopţei. O barcă se apropie de vasul amiral, vasul comandantului. Magellan este deşteptat şi se găseşte pe neaşteptate în faţa celor patru comandanţi spanioli pe care-i avea în subordine, ajutoarele lui.

S'a spus în istorie, că în această dramatică expediţie a germinat hidoasa şi murdara trădare. Greşală. Cei patru comandanţi, gentilomi spanioli şi marinari de sânge, au venit pe bordul vasului amiral nu cu mâna ucigaşe a trădărei, nu cu mâna criminală a revoltei laşe, ci mânaţi de altceva: ei au venit împinşi de acel imponderabil care se numeşte instinctul de conservare. Au venit să spuie răspicat comandantului: ai greşit, strâmtoarea mult aşteptată care ne va deschide drumul celeilalte mări nu există, să ne fie dedi milă de aceste 230 de suflete, să ne întoarcem; am făcut cu toţii tot ceeace omeneşte se putea face; Dumnezeu şi Regele nostru ne va erta.

Magellan i-a înţeles, dar în acea clipă supremă el a mai înţeles un lucru: el nu plecase să salveze nişte vieţi omeneşti ce sunt în adevăr muritoare, dar el plecase să înfăptuiască ceva, ceva ce este nemuritor!

Şi atunci, pe bordul vasului amiral *Victoria,* s'a petrecut una din cele mai sfâşietoare drame din istoria marilor descoperiri. Dacă Magellan ar fi cedat rugăminţei ajutoarelor lui, două sute de vieţi omeneşti ar fi fost salvate, dar în acest caz poate şi astăzi harta pământului nostru s'ar opri la bariera celor două Americi...

Cu iuţeala fulgerului, Magellan înlănţui pe doi din căpitanii spanioli, iar apoi, în virtutea puterii discreţionare de comandant, în 30 de minute, judecata se rosti. Capul gentilomului căpitan *Gaspar Quesada* se rostogoli însângerând puntea vasului, iar *Juan de Cartagena* fu părăsit cu cruzime în deşertul de ghiaţă. Dura lex, sed lex.

Inmărmurit, înfricoşat dar totuşi îmbărbătat în faţa unei astfel de voinţe, echipagiul se supuse.

Drumul spre moarte şi nemurire începu.

28 Noembrie 1520.

Jos de tot, către vârful Americei de Sud, Magellan îşi îndreptă flota într'o strâmtoare lungă, întortochiată. Ei bine, în ziua de 28 Noembrie 1520, negurile se risipiră, cântecul trist se schimbă într'un imn de victorie, visul lui Magellan se împlini: la capătul strâmtoarei — ce va purta deapururi numele lui Magellan — marea, o altă mare fără de sfârşit se înfăţişă ochilor! Marea, oceanul acesta aşezat pe drumul apusului, este adevăratul ocean al Chinei, al Indiei, este drumul ce duce de bună seamă înapoi, spre casă, spre patrie.

Magellan îngenunche şi pentru prima oară lacrimile curg şuvoi pe faţa uscată şi chinuită a navigatorului. Mâinile, bietele mâini, nu au fost mânjite zadarnic cu sânge...

La 6 Martie 1521, după trei luni de navigaţie pe oceanul l'niştit — botezat de Magellan *Pacific* — flota acostează într'o insulă.

Magellan, însoţit de credinciosul lui sclav Henric, coboară pe uscat. In acest moment se petrece cea mai extraordinară şi dramatică lovitură de teatru: sclavul Henric pricepe limba băstinaşilor. Magellan înţelege: ajunsese pe calea apusului în răsărit, în arhipelagul Filipinelor, acolo de unde cu ani în urmă, venit pe calea răsăritului, luase cu dânsul pe acest nevinovat sclav, adus din nou în patria lui.

După mii de ani de întunerec, de sterpe supoziţii, d vada că pământul este rotund se făcuse, iar prima călător e în jurul lumei se efectuase!

La 26 Aprilie 1521, Magellan moare în Filipine, lovit de o săgeată otrăvită a unui indigen, dar moare păşind în nemurire.

Sevilla, 8 Septembrie 1522. Pe apele fluviului Quadalquivir, o corabie veche, putredă, alunecă şi opreşte în faţa catedralei. Este *Victoria,* vasul amiral, una din cele cinci corăbii plecate din dreptul catedralei cu trei ani mai înainte.

Lumea aleargă, bombardele cutremură văzduhul, în timp ce 17 oameni, adevărate schelete, debarcă şi spun: „din cei 238 plecaţi, suntem singurii, comandantul este mort, toţi sunt morţi!"

Bombardele tună, drapelul este coborât în bernă — semn de doliu, — mulţimea se pleacă şi murmură o rugăciune...

VI.

NELSON

Acela care ştie să moară frumos, acela numai ştie să şi trăiască frumos. Nelson, eroul şi învingătorul dela Trafalgar, a trăit şi a murit frumos. A trăit iubind cu pasiune două fiinţe: marea şi o femeie, a trecut apoi pragul vieţii jertfindu-se pentru ţara lui, pentru patria lui.

Amiralul Nelson

Marinarul mic, slab, nervos, era amiral la 39 de ani, dar era un amiral chior de un ochiu şi ciung de o mână.

In 1791, în lupta dela *Calvi* a pierdut ochiul drept, iar la *Ténériffe* şi-a lăsat zălog braţul drept.

In lupta navală din faţa oraşului Copenhaga, Nelson

comanda o escadră din grosul flotei condusă de bătrânul amiral *Parker*. In această bătălie escadra lui Nelson este cea mai adânc angajată şi suferă pierderi grele, provocate de artileria de coastă daneză. Situaţia este gravă, de aceia, pe vasul amiral al lui Parker se ridică semnalul de încetarea focului şi de retragere generală.

In toiul luptei, aghiotantul lui Nelson îi atrage atenţia acestuia să privească ordinul de retragere, Nelson îşi pune binoclul pe ochiul drept, acel chior, priveşte şi răspunde:

— Pe onoarea mea de soldat, nu văd ordinul de retragere, înteţiţi focul!

Nelson continuă lupta şi câştigă bătălia.

La 1 August 1798, noaptea ascundea în linţoliul ei negru cele 13 vase de luptă franceze adăpostite în golful *Aboukir*, depe coasta africană, în dreptul Egiptului. Incet, alunecând ca o panteră, flota lui Nelson se apropie şi distruge în câteva ore forţele adversarului, care se credea în siguranţă.

Acoperit de glorie, copleşit de onoruri, bătălia abia terminată, Nelson aleargă în grabă spre Neapole.

Un palat pe malul mării, grădinile de portocali coboară până la ţărm, palatul şi aleele sunt luminate feeric de lampioane şi de reflexul sângeriu al Vezuviului. Palatul este proprietatea lui *Sir William Hamilton*, ambasadorul Angliei pe lângă Regele Siciliei şi în palat 1700 de invitaţi sărbătoresc victoria lui Nelson şi aniversarea de 40 de ani a tânărului dar gloriosului amiral.

Muzica, parfumul îmbietor al florilor, bolta înstelată a cerului şi mai ales vraja eternului femenin pot frânge până şi sufletul unui încercat lup de mare. In zorii zilei, viaţa lui Nelson va fi pentru totdeauna robită frumoasei Lady Hamilton, iar icoana încântătoare a Emmei nu îl va mai părăsi până în clipa morţei.

In dimineaţa brumoasă de 21 Octombrie 1805, nu departe de Gibraltar, în largul capului *Trafalgar*, o uriaşă partidă de vânătoare se conturează: flota franco-spaniolă compusă din 33 vase goneşte spre Gibraltar, cu intenţia vădită să treacă strâmtoarea. In spate, se simte răsuflarea caldă, accelerată a gonaşilor: 32 vase engleze comandate de Nelson.

Zarurile sunt aruncate. Pe bordul vasului amiral Victory, Nelson, liniştit, scrie ultimele rânduri dintr'o scrisoare adresată ţărei lui.

„...în clipa când încep lupta pe care cu siguranţă o voi câştiga, încredinţez cele două fiinţe cari îmi sunt scumpe: Lady Hamilton şi micuţa mea fică Horaţia, regelui şi patriei mele. In chipul acesta, voi lupta şi voi muri liniştit. Nelson".

Comandantul *Hardy*, aghiotantul şi prietenul lui Nelson intră şi primeşte scrisoarea testament.

Omul cu un singur ochiu şi un singur braţ, stă îngândurat. In mâneca goală, ciotul braţului drept se agită, semn de cumplită frământare. De afară se aude foşnetul valurilor, strigătul strident al sfiiilor, paşii grei ai marinarilor cari trec la posturile de luptă. Distanţa dintre cele două flote scade pe minut ce trece. Nelson se ridică şi trece pe puntea de comandă. E îmbrăcat în tunica albastră de mare ţinută, cu toate decoraţiile pe piept. Beathy, medicul vasului, îl roagă să-şi scoată decoraţiile, ţintă prea uşoară pentru trăgătorii inamici. Nelson surâde şi refuză.

Ora 11,50. Distanţa între flote este de 1000 m. Din ordinul lui Nelson, pe catargul cel mare se arborează zguduitorul semnal: „Anglia este sigură că fiecare îşi va face datoria".

Ora 11,55. Un tunet răscoleşte adâncurile, bătălia a început. Când tigrii îşi dispută prada sau femela, întreaga jungla se înfioară, lupta este pe viaţă şi pe moarte. Colţii se înfig, ghiarele sfâşie, muşchii se încordează, strâng, fărâmă şi distrug.

La ora 12,30, doi monştrii, doi tigrii cu ochii însângeraţi, se apropie, se ciocnesc, se sfâşie, se sfarmă: vasul amiral englez *Victory* abordează vasul de luptă francez *Redoutable*. Sute de guri de foc trag, catargele se prăbuşesc, lupta se încinge corp la corp.

Nelson stă pe puntea de comandă şi liniştit, calm, sigur de izbândă, conduce bătălia. La 1,15 se prăbuşeşte, un glonte îi fărâmase coloana vertebrală. Cere să fie lăsat într'un colţ al punţei, să audă necontenit zgomotul bătălei, cât priveşte coamnda, nu o va ceda atâta timp cât un suflu de viaţă îi mai rămâne.

Ora 4. Bătălia este pe sfârşite. Odată cu ziua, lumina păleşte din ce în ce în ochii lui Nelson, dar în fundul lor strălucesc încă cele două icoane iubite: escadra şi chipul Emmei. Ultimul gând, pentru ele: „ştiţi ce aveţi de făcut, inamicul învins, aruncaţi ancora, băgaţi de seamă la manevră, Hardy, dragul meu prieten, nu uita, aveţi grije de Lady Hamilton".

Lumina s'a stins, ochii iau culoarea ştearsă, mâloasă, a fundului mării răscolit de elice. Pe catarg se ridică pavilionul vestitor al biruinţei.

Londra, 9 Ianuarie 1806. Un cer trist de iarnă. Mulţimea imensă este înşiruită pe drumul ce duce spre catedrala Sf. Paul. Regimente trec, apoi mateloţii depe Victory, în frunte cu comandantul Hardy. Un car funebru, un coşciug făcut din resturile catargului vasului amiral.

Nelson este încredinţat pentru veşnicie pământului şi recunoştinţei patriei.

Acordurile muzicei militare se pierd, se topesc ca un suspin prelung...

VII.

VAPORUL CU ABURI

Era o zi frumoasă de vară, anul 1707. Vestea se răspândi cu iuţeala fulgerului şi mulţimea alerga curioasă să vadă minunea: pe Elba, aluneca un vas mic mişcat de o maşină cu aburi. Vasul nu avea pânze, ci un coş prin care eşea fum gros. *Denis Papin*, genialul fizician francez, inventatorul maşinei cu aburi, experimenţa primul vapor ce înlocuia forţa vântului şi a braţelor omeneşti, cu un motor propriu zis, cu energia mecanică a aburului.

Mirarea mulţimei nu ţinu mult, căci cineva din corporaţia marinarilor depe Elba strigă: — maşina aceasta diavolească o să ne ia pâinea dela gură. Atâta a fost de ajuns, mirarea se schimbă în revoltă, iar aceasta în furie distrugătoare: în câteva minute vaporul lui Denis Papin fu fărâmat şi incendiat.

Celebritatea, gloria care nimbează fruntea muritorului şi îl ridică uneori spre zeitate, gloria, ca orişice femeie, este crudă şi capricioasă câte odată. Aşa se explică dece experienţa deschizătoare de orizonturi nouă a lui Denis Papin a fost dată uitării, aşa se explică faptul că numele lui *John Fitch*, un alt precursor al navigaţiei cu motor, a fost şi el acoperit cu praful gros al nerecunoştinţei, în timp ce numele lui *Robert Fulton*, beneficiarul primilor doi, flutură în schimb pe toate buzele. Gloria este o zeiţă capricioasă uneori!

Americanul Fitch îşi cheltui întreaga avere şi construi un vapor cu motor, care funcţiona foarte bine şi făcea curse regulate între Philadelphia şi Trenton. Dar publicul, autorităţile şi financiarii priveau cu neîncredere năzdrăvănia aceasta, întocmai ca reacţia împotriva aeroplanului, 120 de ani mai târziu.

Fitch trecu oceanul şi-şi încercă norocul în Franţa.

unde curentele marei revoluţii statorniceau un climat nou. Fu întâmpinat însă şi aci cu răceală şi indiferenţă. Mulţimea pariziană era pe atunci entuziasmată şi preocupată exclusiv de „gingaşa" descoperire a Doctorului *Guillotin* — ghilotina, — care avea însă cusurul că nu putea tăia mai mult de 30 de capete pe oră. Dacă invenţia cu aburi a lui Fitch ar putea face ceva în direcţia aceasta...

Fitch se întoarse descurajat în patrie şi făcu ceeace îi rămânea să facă : se sinucise.

Robert Fulton, servindu-se de cunoştinţele şi experienţa predecesorilor, urmând deasemenea poveţile lui *James Watt*, lansă în 1803 celebrul lui vapor cu aburi. Cu acest vas, care se numea „Clermont", Robert Fulton făcu pentru prima oară trâmbiţatul drum dela New-York la Albany, în susul fluviului Hudson.

Navigaţia cu pânze este împurpurată în această clipă de luminile violete ale amurgului, încetul cu încetul ea va rămâne doar o amintire a trecutului, maşina cu aburi va înlocui vântul şi braţele omului.

La 20 Mai 1819, acum 127 de ani deci, vaporul *Savanah*, purtător al unui motor cu cărbuni, părăsi portul New-York şi după o călătorie de 29 de zile, străbătu Atlanticul de Nord şi acostă la 19 Iunie 1819 la Liverpool, în Anglia.

Prima parte din marea epopeie a mărilor s'a încheiat. Fila care începe a doua parte, abia este aşternută de câteva rânduri. Scribi neputincioşi, pigmei nevrâstnici, să lăsăm secolelor ce vor veni sarcina de a duce la capăt hrisovul înfăptuirilor viitoare.

VIII.

MAREA IŞI CERE JETFE!

Cu mii şi mii de ani în urmă, liniştea şi pacea domnea pe ape, pe fluvii, mări şi oceane. Pe întinsul nesfârşit al undelor, miraculoasa faună aquatică vieţuia nestingherită. Păraiele alunecau şi argintau coasta muntelui, peştii se zbenguiau voioşi în apa fluviului iar marea era despicată numai de pieptul delfinului; în adâncuri algele împodobeau palate şi catedrale făurite de stânci şi recife coralifere. Murmurul valurilor legăna această virginală aşezare a zeilor : marea.

Dar şi zeii îşi au tragedia şi durerile lor. Iată de pildă ce ne spune mithologia : *Cronos* era căsătorit cu *Rhéa*, dar căsnicia ei era un chin, căci puternicul Cronos avea un năravcam greu de suportat, îşi mânca copii ! Disperată, Rhéa se hotărî şi la naşterea ultimilor doi fii, *Zeus* şi *Poseidon*, îi ascunse, şi anume : pe Zeus îl cubări într'o grotă misterioasă din insula Creta, iar pe Poseidon îl încredinţă mării, al cărei stăpân ajunse. Cât priveşte pe lacomul ei soţ, Rhéa, cu vicleşugul de femeie, găsi mijlocul de a-l înşela : înfăşură în scutece doi bolovani imenşi pe cari Cronos îi înghiţi cu iuţeala fulgerului.

Aşa s'a născut puternicul stăpân al mărilor Poseidon. In marea Egee ; sub unde, acest rege al apelor avea un minunat palat, făurit din aur şi fildeş. Poseidon se căsători cu gingaşa *Amfitrita*, zeiţa spumei albe şi din unirea puternicului Poseidon cu alba şi frumoasa Amfitrita, au purces calităţile mărilor : moliciunea valurilor, parfumul zefirului şi aurora cea mai roză.

Din păcate însă, nici Amfitrita nu era fericită, căci fericirea, se pare, nu este hărăzită nici zeilor. Mai în fiecare seară, în amurg, Poseidon se ducea în dreptul Messinei, unde pe stânca Charibda se întâlnea pe furiş cu frumoasa nimfă Scylla. Amfitrita o blestemă şi o transformă în stâncă monstruoasă, aşa a luat fiinţă strâmtoarea periculoasă : Scylla şi Charibda.

Intr'o bună zi, imperiul lui Poseidon fu adânc şi pentru totdeauna tulburat. O excrescenţă mică a naturei, un vierme neastâmpărat, omul, nu s'a mai mulţumit să stăpânească pământul, dar şi-a întins cu lăcomie mâna şi în domnia apelor. Liniştea şi pacea mărilor a luat sfârşit, astfel încât astăzi suprafaţa de mătase a oceanelor este sfâşiată de pieptul coloşilor de oţel, adevărate palate plutitoare; adâncurile sunt străbătute de submarine iar bombele atomice fărâmă palatele din fundul mărilor.

Insă şi răbdarea are un sfârşit : din când în când, atunci când îndrăzneala omului umple paharul, Poseidon se mânie şi mânia lui este cumplită. Marea se încreţeşte, hula frământă absurile, valurile cresc, munţi de apă se ridică, mugetul ia proporţii de tunet; furtuna măturăsuprafaţa şi temerarele alcătuiri omeneşti, vapoarele, oricât de mari ar fi ele, sunt supte de setea de răzbunare a lui Poseidon.

Marea îşi cere din când în când jertfa şi naufragiile sunt tributul de sacrificiu al omului către elementul pe care l'a jignit şi îngenunchiat : apa.

Tragedia fregatei „Meduza".

Vizitatorul care zăboveşte prin magnificile săli ale muzeului Louvru din Paris, se opreşte şi rămâne ţintuit, cutremurat, în faţa celebrului tablou : *Le Radeau de la Méduse*, opera artistului *Géricault* (1819). In mijlocul oceanului înfuriat, o plută, o biată plută de scânduri, iar pe această şubredă ambarcaţiune un spectacol înfiorător : o mână de oameni goi, descărnaţi, înebuniţi de foame, de sete şi de desnădejde. La picioarele lor, pe scândurile plutei, alţi nefericiţi cari agonizează, iar în jurul plutei mişună rechinii ce îndrăznesc să smulgă şi să sfâşie de vii supravieţuitorii.

Zguduitoarea pânză materializează pentru veşnicie o cumplită dramă a mării şi a instinctului omenesc: naufragiul vasului francez „La Méduse" şi odiseia celor 150 de pasageri refugiaţi pe pluta numită „pluta Meduzei", „le radeau de la Méduse".

Era în anul 1816, în ziua de 17 Iunie. Vasul militar, fregata „La Méduse", părăsi Franţa cu destinaţia *Senegal*, colonia franceză din Africa occidentală. Vasul ducea câteva sute de oameni, personalul militar şi administrativ al coloniei: ofiţeri, soldaţi, guvernator, medici, ingineri, doamne din aristocraţie şi copii.

După o navigaţie cu pânzele de 16 zile, fregata ajunse în ziua de 2 Iulie 1816 în dreptul coastei Senegalului, nu departe de Dakar şi Saint Louis. Ţinta călătoriei era aproape atinsă, coasta Africei se zărea în lumina dimineţii, la o depărtare de numai 15 mile.

Vaporul grăieşte întotdeauna marinarului: fereşte-mă de uscat şi eu te voi feri de mare! Comandantul fregatei nu a ţinut seamă de această înţeleaptă zicală, s'a apropiat prea timpuriu de ţărm şi... vasul a eşuat şi s'a sfărâmat de stâncile ascunse sub apă.

O bună parte din pasageri s'au salvat în bărcile fregatei, dar pentru acei ce nu mai aveau loc, s'a construit o monstruoasă plută din lemne puse cap la cap, la fel cu plutele noastre depe Bistriţa. 150 de nefericiţi au fost părăsiţi pe această plută a morţii, pe această plută a vasului Meduza, pe „le radeau de la Méduse".

Fără cârmă, fără pânze, fără alimente, fără apă, biciuiţi de apa sărată a mării, arşi de soare, muşcaţi de frig noaptea, împinşi de curenţ spre larg şi nu spre uscat, 150 de oameni au rătăcit 14 zile pe întinsul dezolant al oceanului, şi au scris o pagină întunecată în fragila carte a civilizaţiei omeneşti.

După câteva zile de inimaginabile suferinţe, oamenii, rafinaţii oameni ai câtorva milenii de cultură şi civilizaţie,

au căzut în bezna degradantă a cavernei şi a instinctelor bestiale dezlănţuite. Pe pluta Meduzei, s'au petrecut scene de cruzime, de antropophagie, de canibalism, pe cari numai penelul artistului a izbutit să ni le redea.

Infiorați, să părăsim acest sumbru tablou. A 14-a zi, un vas cu pânze, culese ultimii 15 supraviețuitori.

Cum ştiu să moară marinarii !

Liniştită ca un lac, frumoasă ca o sirenă, Mediterana îşi legăna molatec undele în dimineaţa unei zile de vară a anului 1917. Şi totuşi calmul ei felin ascundea o trădare, o perfidă lovitură de moarte.

Crucişetorul auxiliar francez naviga liniştit spre coastele Franţei. Avea pe bord 1200 de senegalezi cari veneau voioşi în Europa, să lupte şi să moară pentru cea de a doua patrie, pentru Franţa.

Deodată, o zguduitură teribilă şi vasul se plecă puternic pe o coastă : fusese lovit mortal în şale, de o torpilă sau de o mină.

Ajutorul veni însă la timp, în 15 minute trei distrugătoare erau la faţa locului, opera de salvare fu repede terminată. In ordine, cu linişte, toată lumea fu transbordată pe vasele salvatoare. Era şi timpul, căci crucişetorul rănit se înclină primejdios, mai avea câteva minute de trăit. Passerela torpilorului salvator mai aştepta doar comandantul şi ofiţerii ce rămăseseră ultimii pe vasul abandonat.

In intervalul unei clipe, o sublimă epopee se consumă. Cu mâna la viziera chipiului, cu ochii la drapelul ce fluturа încă pe vârful catargului, comandantul rămase mut şi nemişcat. Ofiţerii lui, medicul bordului, întreg statul major, l'au înţeles.

L'au înţeles şi cei depe torpilorul salvator, care îşi retrase pontonul, şi în timp ce se îndepărta, în timp ce goarna înfiora luciul Mediteranei, un vas ducea în adâncuri o mână de oameni cari se jertfeau de bună voie, dar nu şi în zadar, căci ei dovedeau că legea marinarului etica marinărească. este poate cea mai curată, cea mai strălucitoare şi cea mai neprețuită podoabă a sufletului omenesc.

Naufragiul şi drama „Titanicului"

Uitarea, balsam al vieţii, uitarea groasă şi rece, se aşterne peste toată zadarnica zvârcolire a omului. Colbul uitării acoperă faptele triste, urâte, mediocre, dar acoperă şi eroismul, sublimul ce apoteozează uneori truda şi jertfa omenească. Să scuturăm aşa dar pentru o clipă praful uitării.

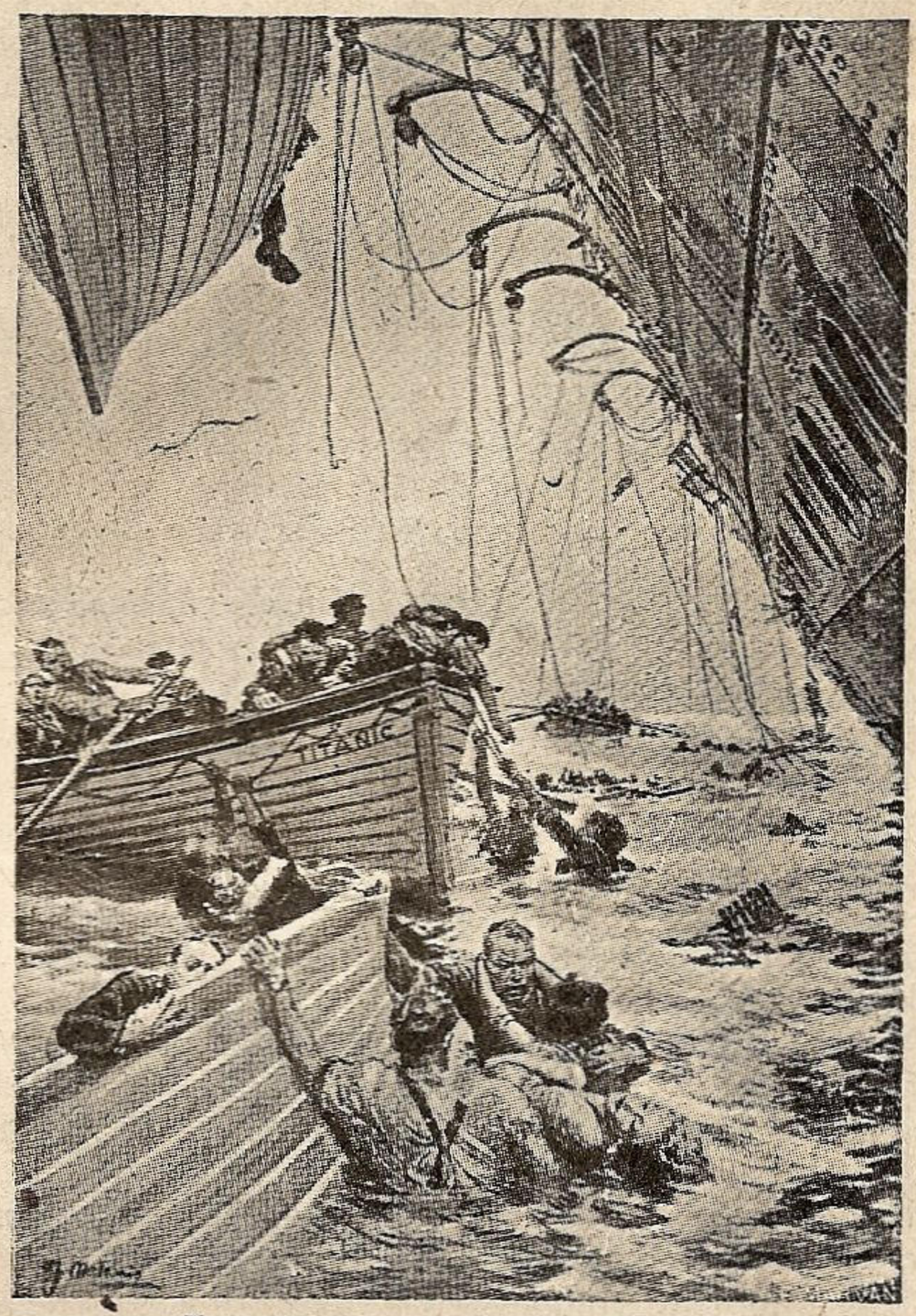
Era frumoasă ziua de 8 Aprilie 1912. O mulţime imensă înţesa cheiurile portului Liverpool, pentru a asista la plecarea celui mai mare, celui mai grandios transatlantic, vaporul Titanic, care pornea în prima lui cursă către New-York, în cursa numită „Maidentrip", adică „călătoria miresei" şi cu dorinţa de a câştiga „panglica albastră", dovada celei mai rapide traversări a Atlanticului.

Lumea întreagă, depe tot cuprinsul globului ia parte la această cursă de întrecere între marile naţiuni maritime.

Titanicul poartă stindardul englez şi emblema Soc. *White Star Line*. Este o minune, un triumf al construcţiei navale britanice, un adevărat oraş plutitor ce simbolizează puterea, bogăţia şi ingeniozitatea făpturei omeneşti. Are 268 m. lungime, 28 m. lăţime, 30 m. adâncime, o deplasare de 46.000 tone iar cele patru coşuri sfidează parcă cerul, vaporul merită pe drept cuvânt titlul de „Rege al Mărilor!"

Pe bord, 2358 persoane: 1500 pasageri şi 900 oameni de echipaj. Sala de mâncare poate cuprinde 700 de persoane, saloanele, sălile de teatru şi bal, depăşesc în lux, artă decorativă şi splendoare, orice închipuire, iar pasagerii acestei prime traversări depăşesc deasemenea în diversitate şi importanţă orice putinţă de descriere. Regi ai industriei, miliardari, miniştri, artişti celebri, cu toţii s'au întâlnit pe punţile şi în saloanele Titanicului.

De 6 zile vaporul despică neîncetat valurile Atlanticului de Nord cu o viteză maximă de 20 mile pe oră, adică circa 36 kilometri pe ceas. Ziua de Duminică, 14 Aprilie



Tragedia transatlanticului „Titanic"

1912 s'a scurs într'o veselie şi bucurie generală: concerte, conferinţe, teatru şi distracţii nu dădeau nici o clipă de răgaz pasagerilor şi timpul se scurgea prea repede, călătoria se apropia de sfârşit, vasul se găsea nu departe de coasta Americei, în dreptul insulei Terra-Nova. Timpul este frumos, marea calmă şi noaptea înstelată, nuami o pânză albuie de ceaţă începe să se lase.

Ora 11,30 seara; punţile-promenadă sunt pustii, căci cei 1500 de pasageri termină un strălucitor dineu de gală, balul este gata să înceapă. Bărbaţii sunt în frac, doamnele în superbe şi vaporoase costume de seară, muzica învăluie fastul sălei într'o dulceaţă molatecă şi penetrantă, armonia şi splendoarea domnesc nestingherite.

La capătul mesei de onoare, cu părul de argint, stă bătrânul lup de mare, căpitanul *Smith*, comandantul vasului. După o glorioasă carieră, a eşit la pensie, face astăzi ultima lui călătorie de comandant, căci Soc. White Star i-a încredinţat — supremă cinste — onoarea şi covârşitoarea răspundere a primei traversări a *Titanicului*.

Şi totuşi, în această clipă fericită, supremă, a vieţii lui, căpitanul Smith este îngrijorat. Peste fruntea bombată, peste adâncimea ochilor albaştri, o neliniște trece, o înfiorare străbate. In atmosfera încălzită a sălei de bal,

în voioşia şi fericirea generală, o întrebare, ba chiar o mustrare sfredeleşte sufletul bătrânului marinar. Ce căuta vasul lui în pustietăţile Atlanticului de Nord? Cedase, cu greutate ce este drept, dar cedase totuşi insistenţei Domnului *Bruce Ismag*, preşedintele lui White Star — care stă la capătul celălalt al mesei — şi modificase ruta vaporului mai spre Nord, o rută neobicinuită, pustie, periculoasă, dar care scurtează drumul spre America. In chipul acesta, victoria va fi zdrobitoare, categorică şi răsunătoare.

Dar acum 20 de minute, un mesaj discret, venit depe puntea de comandă, vestise pe căpitanul Smith că termometrul arată o scădere curioasă a temperaturei apei, se apropie oare un colos plutitor, un eisberg?

Muzica cântă, viorile suspină, părechile înlănţuite alunecă pe parchetul sălei, iubirea, — roză şi îmbietoare — mijeşte pe feţele tuturora, viaţa este frumoasă, viaţa este încântătoare, viaţa este totul.

E cald, este prea cald în sala de bal. Comandantul Smith se ridică şi cu paharul de şampanie în mână ciocneşte şi răspunde tuturora. Dar mâna ce ţine paharul tremură; de afară, prin zgomotul balului şi al muzicei, urechea lui deprinsă a auzit mugetul prelung al sirenei şi aceasta înseamnă că ceaţa groasă s'a lăsat. E prea cald, este prea cald pentru un lup de mare, ar vrea să plece din sala de bal, dar privirea tăioasă a Domnului Bruce Ismag îl ţintuieşte.

Ora 12 noaptea. Pe puntea de comandă. Clopotul sung schimbarea cartului. Primul ofiţer, căpitanul *Mudd.och*, măsoară cu paşi nervoşi passerela comandei. Ceaţa este din ce în ce mai deasă. In camera hărţilor este întunerec iar în timonerie, ca o statuie antică, liniştit, cuminte, timonierul de cart învârteşte roata cârmei, cu ochii mereu pe „linia de credinţă" a busolei. In postul telegrafiei fără fir, undele crepită cu mici plesnituri, în timp ce ronrăitul motoarelor cari lucrează în plin, străbate din adâncurile vaporului.

Deodată, brusc, o nelinişte subită cuprinde făptura ofiţerului Muddloch, în ochi i se aprinde o lumină, este de bună seamă scânteia ce străbate retina animalelor în clipa sacrificiului, în clipa premergătoare morţii. Apasă pe un buton şi patru reflectoare puternice sfâşie perdeaua groasă a ceţei. Sirena mugeşte prelung, dureros...

Ochii ofiţerului Muddloch se dilată, se măresc până la nefiresc şi contemplă înfricoşătoarea viziune: la 100 metri de vapor, o apariţie îngrozitoare, fantastică şi sublimă în acelaşi timp. Un uriaş munte de ghiaţă, o fantomă albă ce străluceşte în lumina crudă a reflectoarelor ca împodobită cu milioane şi milioane de briliante! Eisbergul are 300 m. înălţime, dar sub apă, corpul lui este de 10 ori mai mare.

Intr'o farcţiune de secundă, natura gigantică, puternică şi atotstăpânitoare, a râs şi a spulberat cu o uşoară atingere numai, pitica, fragila realizare omenească, botezată trufaş: *Titanicul!*

Intr'o fracţiune de secundă, moartea şi-a încrustat lugubrul ei simbol pe flancul de oţel al pachebotului: o spărtură enormă sub linia de plutire.

Intr'o fracţiune de secundă drama s'a consumat, fantoma albă îşi continuă cu indiferenţă drumul ei de ghiaţă şi lumină...

Un fior a străbătut măruntaiele vaporului, dar numai atât. In sala de bal, perechile s'au oprit, lumina a oscilat, toate privirile ţintesc întrebătoare ochii comandantului. Dar faţa lui este senină, liniştită, hula răscoleşte numai adâncul. Ce copilărie, nimic nu s'a întâmplat!

Muzica şi dansul îşi continuă ritmul.

Cu paşi indiferenţi, comandantul Smith părăseşte sala de bal. Ajuns pe punte însă, hula a răzbit la suprafaţă: ca un uragan, el aleargă, strigă, grăbeşte spre puntea de comandă. Aci, îşi recapătă calmul, este din nou comandantul şi bătrânul lup de mare îşi va răscumpăra printr'o moarte eroică, slăbiciunea de o clipă.

Ordinele sunt date, măsurile sunt luate. La 12,10 noaptea, 10 minute numai după ciocnire, sfâşietorul semnal S. O. S., „Save our souls" (salvaţi sufletele noastre) este trimis pe calea undelor.

Lumea întreagă, înfricoşată, urmăreşte dela distanţă, grozava, cumplita tragedie. In aceeaşi secundă, vasele *Carpathia, Virginia şi Olimpic* răspund că au primit mesagul şi că se îndreaptă cu toată viteza spre locul sinistrului, dar dat fiind distanţa vor mai zăbovi 3-4 ore.

La 12,15, stupoarea împietreşte sala de bal, ordinul lugubru răsună: toţi pasagerii pe punte, la bărcile de salvare! Stupoarea se transformă în groază, groaza în panică. In bărcile de salvare pot încăpea maximum 800 de persoane din totalul de 2400 ale Titanicului. Scene de groază, scene de disperare se petrec; toţi se reped spre bărci cu pumnii ridicaţi, cu ochii însângeraţi. Ofiţerii stau cu revolverele întinse.

Deodată, ca din altă lume, o voce tunătoare, o voce stridentă, dominatoare şi liniştitoare în acelaşi timp, străbate vacarmul: este vocea comandantului Smith.

„Domnilor, amintiţi-vă că sunteţi bărbaţi, că sunteţi gentlemani, amintiţi-vă că sunteţi englezi!". Este atâta hotărîre şi atâta bunătate în această voce, încât minunea se săvârşeşte: în linişte şi ordine, în îmbrăţişări scurte, pasionate şi zgudu'toare, 800 femei, copii şi bătrâni iau loc în bărcile de salvare cari se depărtează şi se piend în noapte.

Pe puntea vaporului, 1600 de oameni, 1600 de suflete ce au vrut să trăiască, să se bucure de lumină, de bogăţie, de muzică şi de iubire, 1600 de oameni îşi regăsesc seninul şi noblaţa în anticamera morţii.

Clipa finală şi solemnă a sunat. La un semn al comandantului, orchestra atacă primele acorduri la cari se adaugă în surdină cântecul şoptit de 1600 de voci: „suntem aproape de tine Doamne!".

La 12,50', ca un uriaş altar luminat de mii de candele. Titanicul dispare pentru veşnicie în adâncuri!

IX.

ŞI DE ALE NOASTRE

Sunt zece ani de atunci, era în vara anului 1937. Mă întorceam dintr'o călătorie la Spitzberg, din Ţara Soarelui de Miază Noapte. Traversam Sundul, Cattegatul, gâtul de mare care desparte Suedia de Danemarca.

Pe ferry-boat, toate neamurile pământului: englezi, americani, francezi, chinezi, australieni, cu toţii stăteam rezemaţi de balustrada vasului şi priveam feeria portului Copenhaga, de care ne apropiam. In jurul nostru mişunau vapoarele tuturor naţiunilor.

Deodată, privirea îmi fu atrasă de un vapor minunat, mic, alb ca o lebădă, frumos şi falnic ca un albatros. Pe pieptul lui fin străluceau cuvintele: *Transilvania*, iar în vârful catargului flutura stindardul cu trei culori, stindardul românesc. Cuprins de o nestăvilită bucurie, scuturam umerii vecinilor, arătându-le prin semne obiectul fericirei mele. Toţi se depărtau clătinând cu compătimire capul spunând parcă: sărmanul om!

Când ferry-boatul trecu în apropierea vaporului alb, recunoscui figurile marinarilor noştri, flăcăi de prin meleagurile Oltului şi de sub sprinceana Carpaţilor. Le strigai cu frenezie: să trăiţi fraţilor!

De atunci au trecut anii, vremuri grele, furtuni năprazнice au zguduit omenirea şi ţara noastră a trecut şi ea prin teribile încercări.

Dar clocotul furtunei s'a stins. Omenirea îşi oblojeşte rănile, se străduieşte să le tămăduiască.

In timp ce, acolo, departe, bărbaţii ce poartă pe umerii lor destinul întregului glob pământesc se frământă, chibzuiesc şi plămădesc o lume mai bună, orânduită pe temeli solide de pace, de dreptate şi de obştească înţelegere, în timp ce în micuţa noastră ţară braţele noastre, ale *tuturora* se încordează spre frăţie şi armonioasa muncă, pe Mediterana, vaporul *Transilvania*, vaporul cu nume suav şi scump nouă, se opreşte în toate porturile şi ca o vrednică rândunică ciuguleşte aci ceva, dincolo altceva, apoi zoreşte spre patrie, pentru a alina şi îndulci lipsa şi suferinţa generală.

„Transilvania", frumosule albatros, gândurile noastre fug spre tine şi te însoţesc deapururea şi pretutindenea...

In amurgul vieţei, în clipa aceasta, o speranţă îmi încolţeşte în suflet. Intr'o frumoasă şi nu prea depărtată zi, pe bordul motonavei Transilvania, vom porni, într'o lungă călătorie. Vom sfâşia suprafaţa de mătase a Mediteranei, vom trece coloanele lui Hercules, pe urmele lui Columb, vom traversa Atlanticul, vom intra în apele prieteneşti americane şi vom saluta cu un ţipăt de sirenă statuia biruitoare a Libertăţii ce străjuieşte lumea. Apoi, vom merge mai departe, prin ecluzele canalului Panama, vom zări mijind undele adânci ale Pacificului, vom poposi în ţara unde răsare soarele; în Hawai poate ni se vor arunca, la fel ca odinioară, coroane de flori ce vor să spună „bine aţi venit", vom asculta inima misterioasă a Indiei, vom trudi în arşiţa mării Roşii, vom străbate canalul tăiat de Lesseps şi obosită dar mereu gingaşă şi tânără, *Transilvania* ne va lăsa din nou pe pământul scump al patriei.

Peste tot locul, în acest lung drum, vasul nostru va arăta tuturora ce poate munca, geniul şi râvna românească atunci când sunt înhămate la carul general al binelui şi al păcii.

Fluturarea mândră a pavilionului nostru, simbolul sufletului românesc, va arăta tuturora, depe întreg cuprinsul globului, că roşu este sângele românesc ce s'a jertfit întotdeauna pentru dreptate şi adevăr; galbenul va arăta tuturora auriul nesfârşit al plaiurilor şi holdelor româneşti, iar albastrul va lămuri şi convinge pe fiecare, că senin şi limpede este cerul şi destinul neamului românesc!...

Dr. IS. WEINBERG

(Conferinţă ţinută la Fundaţia „Regele Carol I" în cadrul L. N. R.)

DĂ-I DOAMNE!

MOTO:
Răspuns la: *„Rugăciunea Marinarului"*
de N. Balotă.

Urmându-mi calea peste spume
Purtat de gândul meu hoinar,
Aud chemarea unui june
Ce se pretinde marinar.

E-o rugă caldă, indreptată
Către Puternicul de sus,
Prin care cere... doar o fată
Un fir de râu, un val supus.

O undă calmă, potolită,
Doar cu surâs de lună plină,
In locul mării ce se-agită
Ca o războinică regină.

De ce nu vrea mai bine-o baltă
Adâncă numai de-un picior?
Să nu-i mai trebue nici barcă
Şi nici colacul salvator.

. . . . . .

Dar, Doamne!... Ruga lui ţi-o face
Ca un copil nepriceput,
De poţi, nu-i refuza ce-i place
Ci dăi aşa cum ţi-a cerut.

Iar Marea cu clocotitoru-i centru
Răscolitor de inimi tari,
Păstreaz-o-aşa cum este, pentru
Adevăraţii marinari.

Căci ei adoră lupta cruntă
Cu munţi de valuri pân'la nori,
Şi's mândri, Doamne, când o'nfruntă
Şi se întorc biruitori.

Căci de-ar fi calmă'n calea vieţii
Cu ce atunci, i-ar fermeca?
Şi-ar mai cânta-o-atât poeţii?
Dar marinari ar exista?

PUICAMAR.

DUNAREA MARITIMA

*Consideraţiuni geofizice asupra fenomenului natural dela gurile Dunării şi raporful lor cu problema desăvârşirei navigaţiunei pe Dunărea maritimă *)*

de V. Amiral PREDA FUNDĂŢEANU

Navigaţiunea pe Dunărea Maritimă cu toate aparenţele contradictorii, nu şi-a primit încă posibilităţile de desvoltare normală în raport cu progresul marilor artere de comunicaţie pe apă internaţionale cu evoluţia vapoarelor de mare tonaj şi raţionala lor exploatare.

Pe lânga obstacolele politice, există încă obstacole naturale pe cari technica trebuie să le rezolve.

Stăm pe aceleaşi baze de plecare dela 1856 adică un maximum de adâncire navigabilă de 24 picioare (7,30 m) cât s'a putut realiza în diverse etape prin lucrările executate de Comisia Europeană a Dunării.

Fără a vorbi de posibilităţile navigaţiunii prin canalul Panama, Kiel, Capul Bunei Speranţe, Atlanticul, etc. cu adâncimi navigabile de peste 10 m., amintim că se poate naviga în canalul Suez încă dela 1906 cu un pescaj de 32 picioare sau 9,75 m.

Desăvârşirea navigaţiunii pe Dunărea Maritimă şi sincronizarea ei cu posibilităţile pe cari le oferă cel puţin navigaţiunea în Mediterana orientală şi canalul Suez este o cerinţă a vremurilor de astăzi, o necesitate a ceeace reprezintă şi va reprezenta Dunărea în ansamblul circuitului economic-politic internaţional în viitoarea organizaţie mondială, fără a mai vorbi de interesul ce-l reprezintă necesitatea de a fi în pas cu vremea, pentru ca marile vapoare să nu mai ocolească ruta gurilor Dunării, fie din cauza barei dela Sulina, fie că actualmente accesul în Dunăre, nu mai este convenabil din punctul de vedere al unei raţionale şi economice exploatări decât vaselor până la maximum 8000 tone capacitate medie de încărcare.

Evoluţia tonajului maritim, tendinţa continuă a creşterii pescajului şi exploatarea mai economică a vaselor mari faţă de cele mici şi faptul că vasele peste 8000 tone, capacitate de încărcare, cari astăzi constituesc media vaselor în circulaţie pe mări şi oceane, nu pot intra în Dunăre pentru raţiuni ecoomice expuse mai sus, au fost considerentele cari au determinat pe autor să stabilească prin calcule pierderea economică pe care o suportă un vas de mare tonaj pentru fiecare picior (0,303 m) mai puţin încărcământ pentru a trece bara dela Sulina sau a putea navigà pe Dunărea Maritimă şi consecinţele defavorabile pentru navigaţia vaselor pe Dunărea Maritimă.

Dificultăţile cari stau în calea desăvârşirii posibilităţilor de navigaţie pe Dunărea Maritimă pe acelaş plan ca pe marile artere internaţionale, sunt de ordin technic.

Adâncimile nu sunt unitare. Variaţiunile de adâncimi sunt frecvente la gura Sulina când apele sunt mari şi cu aporturi de aluviuni, fapt care influenţează asupra depunerilor la bară şi nesiguranţa păstrării adâncimilor de regim, 24 p. In acest timp avem siguranţa marilor adâncimi pe Dunărea Maritimă. Invers, când apele scad, nu sunt suficiente adâncimi navigabile pe Dunărea Maritimă. dar există mai multă siguranţă de a menţine regimul prescris la gură.

Deosebit, se pune problema radicală, adică adâncirea canalului navigabil pe Dunărea Maritimă şi la gura Sulina pentru a suporta o navigaţie optimă de 32 picioare (9,75 m) adică caracteristicele navigaţiunii pe canalul Suez.

Aceste deziderate sunt posibile prin executarea unor lucrări de ansamblu:

— prelungirea în mare a digurilor Sulina până la linia de fund de 10 m.
— amenajarea Dunării Maritime la Mila 37/38, 41, 45, 51, 52, 54, 83.
— tăierea coturilor dela Tulcea (Mila 37—41) şi cotului Pisica Mila 72, 79.
— amenajarea unui port pentru iernaticul vaselor la Tulcea.

Din punct de vedere tehnic şi financiar soluţiile sunt realizabile. S'ar putea obţine atât pentru navigaţia pe Dunărea Maritimă cât şi la gurí condiţiunile optime pentru un pescaj de 32 p (9,75 m) dându-se posibilitate ca majoritatea celor mai mari vase să poată intra în Dunăre Problema adâncirii canalului Sulina nu constitue un impediment. acest canal se întreţine singur fără dragaj şi pentru navigaţia la 32 picioare reclamă foarte puţine lucrări de amenajare.

Pentru realizarea dezideratelor este însă necesară cunoaşterea datelor technice Fundamentul acestora stă în descoperirea şi stabilirea legilor fenomenului natural şi a caracteristicilor geofizice cari determină acest fenomen. Fără această bază nu este posibilă alegerea celor mai bune soluţii technice.

Cunoaşterea ştiinţifică a complexului fenomenelor naturale şi a legilor după cari se nasc şi evoluează acestea, este fundamentul care justifică soluţia technică, care trebuie să intervină în lupta dintre Uscat şi Mare.

Rezultanta factorilor geofizici se materializează prin înaintarea continuă, lentă şi durabilă a uscatului în Mare, mai precis. a formării, desvoltării şi avansării Deltei dunărene a cărei înaintare se vede cu ochii, viteza medie fiind de 75 m/an, 20 cm/zi sau 0,85 cm. oră.

Fără a fi putut descoperi aceste legi, pe care totuşi le-a bănuit, realizatorul marilor lucrări pentru străpungerea barei dela Sulina şi alegerea soluţiei eşirii la Mare printr'un braţ al Dunării, celebrul inginer Sir Charles Hartley şi-a bazat întregul său sistem pe observaţia fenomenelor naturale. Este cauza pentru care soluţia sa a dat rezultatele atât de remarcabile.

Sistemul său a constat din:

— Construirea de diguri paralele, fără ecluze, cari să strângă curentul fluvial şi să-l conducă cu viteză cât mai mare şi mai departe în Mare pentru a ţine în suspensie debitul solid şi a-l precipita peste bară,
— Prelungirea digurilor la epoca convenabilă şi în raport cu avansarea bancului pentru a menţine contactul cu curentul litoral şi adâncimile mari,
— utilizarea forţelor naturale pentru asigurarea condiţiunilor cerute de navigaţie.

Studiile şi observaţiile pe teren ale savantului hidrograf şi hidraulician Hartley au corespuns atât aşteptărilor cât şi epocei în care s'au realizat lucrările. Hartley şi-a dat seama că Sulină este un provizorat. A estimat durata navigaţiunii prin gura Sulina la 180 ani, după care gura va fi încorporată în braţul şi gura Stambulul Vechiu, care la 1856 se afla la 14 km. depărtare de capul digurilor Sulina.

---

*) Rezumatul conferinţei ţinută la Academia de Ştiinţe la 23 Ianuarie 1946.

Observaţiile şi studiile trebuian continuate în raport cu fazele de evoluţie ale gurii Sulina şi Deltei, acestea fiind de ordinul permanenţei.

Deşi Hartley arătase ce sunt barele şi căutase să deslege misterul după care evoluiază ele şi periclitează păstrarea adâncimilor navigabile, studiul fenomenelor naturale şi faza nouă de evoluţie, n'au mai fost continuate. Semnele precursorii şi alarmante s'au ivit totuşi dela 1892, variaţiile adâncimilor la gură şi desvoltarea rapidă a bancului dela Sudul gurii Sulina, avansarea rapidă a Deltei, în special a braţului Stambulul Vechiu, demonstrau evidenţa prefacerilor şi a unei faze mai rapide în evoluţia Deltei şi, în consecinţă, necesitatea prelungirii digurilor, încă dela 1902, adică după terminarea lucrărilor de corectarea marilor coturi ale canalului Sulina, care a determinat cu siguranţă mărirea pantei, a debitului lichid şi mai ales solid, cu toate influenţele sale dăunătoare asupra gurii Sulina.

Autorul face analiza tuturor elementelor de ordin hidrografic, evoluţia şi formele bancului de Sud, evoluţia Deltei a cărei înaintare dela 1830—1945 adică 115 ani, este în plină ascensiune.

Principalele direcţii de avansare spre Est, N—E şi S—S—E faţă de situaţia dela 1856 reprezintă :

Stambulul Vechia cu 7.500 km.
Ocneakov cu 11 km.
Bistra cu 9 km.
Sulina cu 5 km.

Consecinţele acestor prefaceri sunt demostrate cu ajutorul diverselor diagrame reprezentând variaţiile în adâncimile minime şi maxime, devierile direcţiilor de intrare-eşire în canalul navigabil faţă de normal, greutăţile navigaţiunii, accidentele în pilotajul vaselor, dar mai ales, lipsa bazei documentare, ştiinţifice a elementelor cari să justifice necesitatea lucrărilor noui, atât înainte de 1912 cât şi după această dată până la 1939.

Marile lucrări întreprinse de C.E.D. la 1922 pentru normalizarea adâncimilor au fost tardive, ele trebuiau începute la 1912. Nu s'a putut evita obstruarea gurii în 1924 cu toate eforturile ce s'au depus. Lucrările pentru reducerea influenţelor dăunătoare ale bratului Stambulul Vechiu prevăzute abia în 1930, n'au fost executate decât în 1943 de către administraţia romnânească la gurile Dunării. Preocupat să găsească baza ştiinţifică care să justifice în viitor soluţiile technice ale menţinerii provizoratului dela Sulina, până ce se va putea studia soluţia unei noui eşiri la Mare prin alt braţ, în speţă Sf. Gheorghe, sau un canal de derivaţie care să folosească canalul Sulina, autorul arată gama studiilor şi observaţiilor pe teren asupra elementelor naturale, curenţi marini, valuri, vânturi, densitate, salinitate, temperatură, viteză, debitele lichide şi solide, situaţia hidrografică de ansamblu şi cea specifică gurii Sulina şi după aprofundarea şi observarea acestor fenomene trage concluziunile cari conduc la aflarea legilor acestor fenomene şi justificării măsurilor technice, pentru a se evita în viitor empirismul care a stat la baza acestor lucrări, după plecarea eminentului inginer Sir Charles Hartley.

Din constatările făcute şii anume :

— Desvoltarea bancului Sud provoacă variaţiuni în profilul adâncimilor la gură şi în canalul navigabil,
— Devierea direcţiei de eşire din canalul navigabil,
— Creşterea peste o anumităi limită duce inevitabil la obstruarea gurii,

autorul deduce criteriile ştiinţifice de cari trebuie să se ţină seama în faza actuală a gurii Sulina în special şi a Deltei în general, dacă se doreşte asigurarea normaleii navigaţiuni la Gurile Dunării, eviitarea obstruării şi mai ales a marilor sarcini financiare.

Primele două constante, variaţiuni în diagrama adâncimilor minime şi devierea direcţiunii de eşire, sunt elementele preventive, elementele de alarmă. Ele dovedesc că, cu toată intervenţia dragajelor, nu se mai poate conta pe întreţinerea normală, în afară de costul enorm pentru obţinerea în canal a unui singur picior de adâncime în plus.

Ultimele constante, dimensiunile, cubajul, forma, direcţia, apariţia la suprafaţă a dunelor de nisip sunt elementele certe, determinante, sau la limita peste care nu se mai poate trece fără a se periclita viitorul gurii.

Cu aceste elemente se stabileşte şi din experienţa căpătată pe teren, că orice denăşire a bancului de Sud a limitei de 500—600 m.l. spre Est pentru cazul special la Sulina, favorizează acumularea pe banc a depozitului aluvionar adus atât de braţul propriu cât şi cel transportat din Nordul Deltei, îndepărtează agenţii naturali de spălarea gurii, micşorează puterea valurilor şi a acţiunii lor de distrugere, eroziune sau dislocare a bancului, etc.

Dela această limită, bancul evoluează în evantaiu, spre Est, Sud şi Nord, căutând a învălui gura şi a se uni cu limitele de fund de mică adâncime, cari avansează rapid, odată ce s'a întins această punte spre Nordul gurii.

In plus, depozitul care se aşează pe fundul canalului se întăreşte ca betonul pe toată lungimea paralelă cu creşterea spre Est a bancului şi dragarea lui devine foarte grea şi de lungă durată.

Amânarea lucrărilor de prelungire a digurilor peste această limită ar însemna repetarea cazului din 1924, executarea lor în plin banc şi necesitatea unui dragaj anual de 1..500.000 până la 2.000.000 tone

In concluziune : 3

— Prelungiri de diguri îndată ce bancul a atins 500 m.l.
— Planificarea lucrărilor,
— Lucrări pentru reducerea influenţelor braţului Stambulul Vechiu,
— Studii şi material documentar pentru pregătirea soluţiei eşirii la Mare prin braţul Sf. Gheorghe.

Pentru justificarea criteriilor ştiinţifice la care s'a ajuns pe baza observaţiilor pe teren, a studiilor întreprinse de toţi cercetătorii problemei Deltei Dunării, autorul face analiza agentului geofizic, considerat ca cel mai important şi anume curentul costal N.S. din Marea Neagră şi a cauzelor care-l produc. Arată cum avansarea rapidă a deltei Kilia a îndepărtat de lângă gură Sulină acest curent şi deci acţiunea lui principală ca agent de spălare şi de transport al aluviunilor. Colaborarea între opera naturii şi technică este un sine qua non în lucrările hidraulice. Tocmai aceasta a scăpat în trecut, deşi iniţiatorul reuşitelor lucrări, Hartley, care a dus la renumele Comisiunii Europene a Dunării — le-a precizat şi utilizat ca instrument al operii sale.

Se amintesc remarcapilele studii asupra curenţilor făcute de savantul inginer Knipovici din U.R.S.S. precum şi existenţa unui curent de sens contrar S—N, astfel cum a fost confirmată observaţia navigatorilor din Marea Neagră şi a cercetătorilor întreprinse de serviciile hidrografice ale Marinei Regale în 1927, în colaborare cu Administraţia Comercială P.C.A., Institutul Pioceanografic Constanţa, Administraţia Pescăriilor Statului, savantul Dr. Gr. Antipa, Profesor Borcea, etc.

Verificarea şi stabilirea cu precizie a acestui curent de sens contrar ar arunca o lumină nouă asupra fenomenelor naturale şi a acţiunii lor asupra lucrărilor la gurile Dunării, şi mai ales în soluţiile ce sunt necesare pentru alegerea unei noui eşiri la Mare, explicând legile şi fazele de evoluţie mai lentă sau mai rapidă în anumite epoci a Deltei Dunării, pentru exemplificarea luptei între Mare şi Uscat şi raportul cu problema desăvârşirii navigaţiunii şi legile fenomenului natural, autorul închee astfel comunicarea sa :

Când mi-am luat sarcina să înfăţişez Domniilor Voastre un aspect al problemei technice la Gurile Dunării, m'am gândit că pe această cale să pot întreţine gândirea D.V. spre interesul ce-l comportă imensa luptă dintre elementele cosmice Marea şi Fluviul, de nebănuite energii şi de ordinul infinitului geologic.

Înţelepciunea omenească preocupată mai mult să descopere mijloace şi unelte pentru războaie, să întreţie ura şi desbinarea între indivizi şi popoare, pune mai puţin preţ pe cercetările şi răstălmăcirea misterelor naturii şi finalitatea lor către valorificarea şi colaborarea spre pace şi progres.

Axioma este valabilă şi pentru Dunăre şi imensul său rezervoriu de bogăţii ce aşteaptă să fie pus în slujba neamului şi a umanităţii.

(Urmare în pag. 108)

INFORMAŢII — NOUTAŢI

Liga Navală Română roagă pe membrii săi a scuza întârzierea apariţiei acestui număr, deşi era pregătit din Septembrie anul trecut şi eram asiguraţi de hârtie.

Vremurile grele prin care trecem, aglomerarea tipografiei cu apariţia cărţilor şcolare, a propagandei electorale, calendarelor, lipsa de combustibil, restricţii la consumul electric au fost cauzele acestei întârzieri.

Pe viitor membrii vor primi numărul festiv ce va apare cu prilejul aniversării a 20 ani dela întemeerea Ligii, număr voluminos, care va compensa lipsa apariţiei lunare a revistei.

Filiale noui

Numărul celor care îndrăgiţi de apele noastre şi ronştienţi de rolul L. N. R. sporeşte continuu.

La 15 Iulie a luat fiinţă filiala ORŞOVA, cu un comitet alcătuit din d-nul Comandor N. Simionescu, preşedinte, profesor A. Muscă, vice preşedinte; of. de port Victor C. Curic, secretar; Ing. N. Strachescu, Al. Ceteanu, D. Mocicin, N. Dudelea, Teodor Topciu, Maior Filipescu, I. Petrescu şi Dănilă Păsui, membri; Sergiu Morariu, prof. Gh. Crăciun, Ing. Gh. Vereanu, plut. D. Florescu, Gh. Velimirovici şi Adalbert Seneş, cenzori.

In consiliul regional d. Comandor A. Păunescu, Col. I. Vlăescu, Colonel Gh. Şoimaru, Ing. Gabriel Dimitriu, Dr. Cornel Lăcătuşiu, Dr. Iancu Feneşan, Prof. Dan Laistin, Dr. Axente Cornea şi Iuliu Capdobo.

La 20 Iulie s'a constituit filiala SIBIU, mulţumită stăruinţei d-lui Locot. Tofan din Marină, membru corespondent al L. N. R. în acea localitate. Comitetul local este alcătuit din d-nii: Cpt. Comandor Ed. Dahinter, preşedinte; Dt. Comandor Guido Fritsch, vice preşedinte, Locot. Tr. Tofan, secretar; Dr. Valeriu Bozdra, Prof. Aurel Sârbu şi Col. Dr. C-tin Băloşel membri.

La 4 August a fost întemeiată filiala BABADAG, cu următorul comitet: Părintele D. Davidescu, preşedinte; d. Gheorghe Stoiu, vice-preşedinte; d. Cristu Farini, secretar; d-nii Ion Piscoto, I. V. S. Iliescu şi Mihail Stănescu membri; d-nii Ştefan Chiriac, d. Roşu, N. Gitulescu, D. Buică, N. Algiu şi Gh. Ghiţulescu cenzori.

Comitetul regional e compus de domnii: Ion Nicolau, pretorul plăşii Babadag; Vasile Bănăţeanu, primar; Mircea Damian, poliţai; Ion Nadă, directorul şcoalei şi preotul Al. Dumitriu.

La 6 August a fost reînviată harnica filială din CONSTANŢA, care şi-a ales următorul comitet: Comandor Paul Diaconescu, preşedinte; avocat Scipione Vulcan, vice-preşedinte; Colonel C-tin Simionescu, Ion Popescu, primarul municipiului şi Cpt. Comandor N. Moşor, membri; Căpitan Aurel Teodosiu, secretar, maestru V. Băltatu, ajutor secretar; Colonel Marin Predescu, Lt. Col. M. Pascu, Stoenescu, dir. B. N. R., cenzori; Cpt. Comandor Pompiliu Bellu, Cpt. Comandor Enea Popovici şi Lt. Comandor Alex. Petcu cenzori supleanţi.

Comitatul regional e alcătuit din domnii: Victor Duşa, prefectul judeţului, preşedinte; cap-comandor Eduard Ghezzo, vice preşedinte; Ion Grigoriu, inspector regional poliţie; N. Alexandrescu, inspector S. M. R.; Stancu Marin, preşedintele sindicatului marinarilor civili; general Iliescu, comandantul garnizonei; Aurică Mănescu, preşedintele camerei de comerţ; St. Secheşanu, chestorul poliţiei; Vasile Făgăraş, preeşdintel sindicatului antrprenori; Inginer Chirilă, directorul D. P. M.; locot. comandor Vasile Negri, căpitanul portului; ing. Tatatescu, inginer şef Sovrom-Transport şi N. Mihai, vicepreşedintele sindicatului marinarilor civili, ca membri.

Din iniţiativa filialei Buzău o nouă filială s'a întemeiat la RÂMNICU SARAT, în prezenţa d-lor T. Holder, secretarul filialei Buzău şi I. Stănescu.

A fost ales următorul comitet local: preşedinte d. colonel Ilie Popescu, comandantul garnizoanei; vice-preşedinte d. ing. Stoian Popescu; secretar d. prof. I. Niculescu; membri d-nele profesoare Nisetta Rusu şi Maria Popescu, d. dr. I. Dumitrescu; cenzori d-nii adm. financiar A. Sişa, d. I. Dănilă, dir. [suc. B. N. R. şi d. Petre Rafa, dir. băncii Râmnicului. Sediul la comandamentul garnizoanei.

(Continuare din pag. 107)

Obstacole politice de o parte, obstacole technice de altă parte. Pe lângă energia hidraulică pe care ar da-o Dunărea prin captarea apelor la Cataracte, stă neutilizată şi nevalorificată Delta Dunării şi problema desăvârşirii navigaţiunii pe Dunărea Maritimă. Şi sunt multe încă alte opere de înfăptuit, colonizare, sociale, ştiinţifice.

Dunărea, acest măreţ fluviu, după ce a străbătut pragurile atâtor munţi, coborînd delaă sute de metri deasupra nivelului mări după ce a spumegat energii nevalorificate deasupra atâtor stânci după ce a răsbit cataractele şi şi-a îndreptat mersul sbuciumat spre Mare, unde ar fi trebuit să-şi regăsească liniştea sfârşitului şi moartea înţeleptului care a trect prin atâtea amărăciuni şi bucurii ale vieţii, dă la gurile sale o luptă pe cât de aprigă pe atât de nevăzută şi neînchipuită.

Contrar afluenţilor săi, cari la vărsare îşi pierd complet personalitatea, fără lăsare de urmă, Dunărea, îşi rostogoleşte undele calme în vâltoarea Mării şi continuă neîncetat viaţa sa aruncând de mii de ani, materialul cosmic, acel nisip frământat din coama munţilor, colinelor şi văilor şi care împodobeşte plajele marine dătătoare de sănătate şi odihnă dar care ascunde latente şi imense calorii încă neîntrebuinţate.

Este simbolul unui destin de atâtea ori milenar, sbuciumat la fel cu al neamului plămădit la fruntariile sale, care nu se lasă pieirii nesfârşitului şi caare năzuesc spre înălţarea şi gloriaa sa, spre calea liberă a Mării.

In această lume de întinse singurătăţi şi nelămurite hotare, ştiinţa trebuie să pătrundă cum au pătruns marile vapoare, după spargerea bare dela Sulina pentru ca imensele energii şi mistere să fie deslegate şi valorificate în interesul particular al ţării noaastre şi acela general al popoarelor cari îşi împletesc rosturile civilizaatoare la Gurile Dunării.

TABLA DE MATERII

PROPAGANDA

L. N. R.: In pragul anului al XV-lea 1
Lt. C-dor Al. Marinescu: Marina, calea democrației 2
Era Nouă: Eroism marinăresc 20
Dr. Is. Weinberg: Omul și Oceanul 93

ISTORIC ȘI COMENTARII

Lt. C-dor H. Popovici: Marii navitagori: Chr. Columb 32, 88
L. N. R.: „Mircea" s'a reîntors! 37
Festivitățile dela Constanța
și alte articole apărute în presă cu prilejul acestui eveniment 12, 38—46
L. N. R.: Darea de seamă a activității pe 1945—1496, centrale și filiale 56
Navarcu: U. S. S. Ludlow 66
Ing. N. Saegiu: O călătorie istorică pe Fulda 79
Ing. Toma Gâlcă: Relațiuni continentale și intercontinentale 84

LITERATURĂ

a) poezii

Dr. Gh. Babeș: La țărmul Mării Negre 13
„ La Mare 33
Puicamar: Doina marinarului, Dor hoinar, S. O. S., Te chiamă apa 13
Puicamar: Mare 65
„ Dă-i Doamne 105

b) Proză

Lt. P. Epureanu: Primul meu voiaj cu yachtul 30
Mihai Tican Romano: Jurnal de călătorie 34
Viagiattore: In jurul lumii 36
D-na Lucia Am. C. Negru: Femeia marinarului 47

RECENZII

C. S. Forester: The Ship 18
James Dicton: The story of dr. Wassel 19
Fletcher Pratt: The navy's 20
H. vaan Loon, trad. C-dor Toma: Cucerirea mării 70

TEHNICE — POLITICA NAVALĂ

Ing. Insp. g-ral Ion Ghica: Lucrările de salvare a vaporului „Impăratul Traian" 4
Lt. c-dor Stoiculescu: Problema construcțiilor navale 7
C-dor Dorin C. Iacomi: Necesitatea unui parc de vase fluviale comerciale de Stat 54
El. Ing. *Cristofor V. Ștefănescu:* Problema industriei navale la noi 63
V. Amiral *Preda Fundățeanu:* Dunărea maritimă 106

SPORT

Lt. P. Epureanu: Cronica Sportivă 25, 74
„ Innotul și conservarea vieții 75
Mircea Ionescu: Și animalele iubesc apa 77

„TUDOR"

SOCIETATE ANONIMA ROMÂNA

PENTRU FABRICAREA ACUMULATORILOR ELECTRICI

Fabrica și biroul central: BUCUREȘTI II, Calea Dorobanților 105 — Telefon: 2-04-36
Adresa telegrafică: „FABRICATUDOR"

ACUMULATORI ELECTRICI PENTRU ORICE SCOPURI, IN TOATE MĂRIMILE OBIȘNUITE

ACUMULATORI STAȚIONĂRI

pentru uzine, substațiuni și tramvaie electrice / stațiuni telegrafice și telefonice / fabrici / bănci / hoteluri / cinematografe / baterii cu grupuri electrogene pentru case particulare etc.

ACUMULATORI DE TRACȚIUNE

pentru locomotive de manevră / locomotive de mină / automotoare de căi ferate / automobile electrice / cărucioare electrice / bărci electrice etc.

ACUMULATORI „VARTA"

pentru luminatul și pornirea automobilelor / radiofonie / telefonie / laboratorii / lămpi de mână etc.

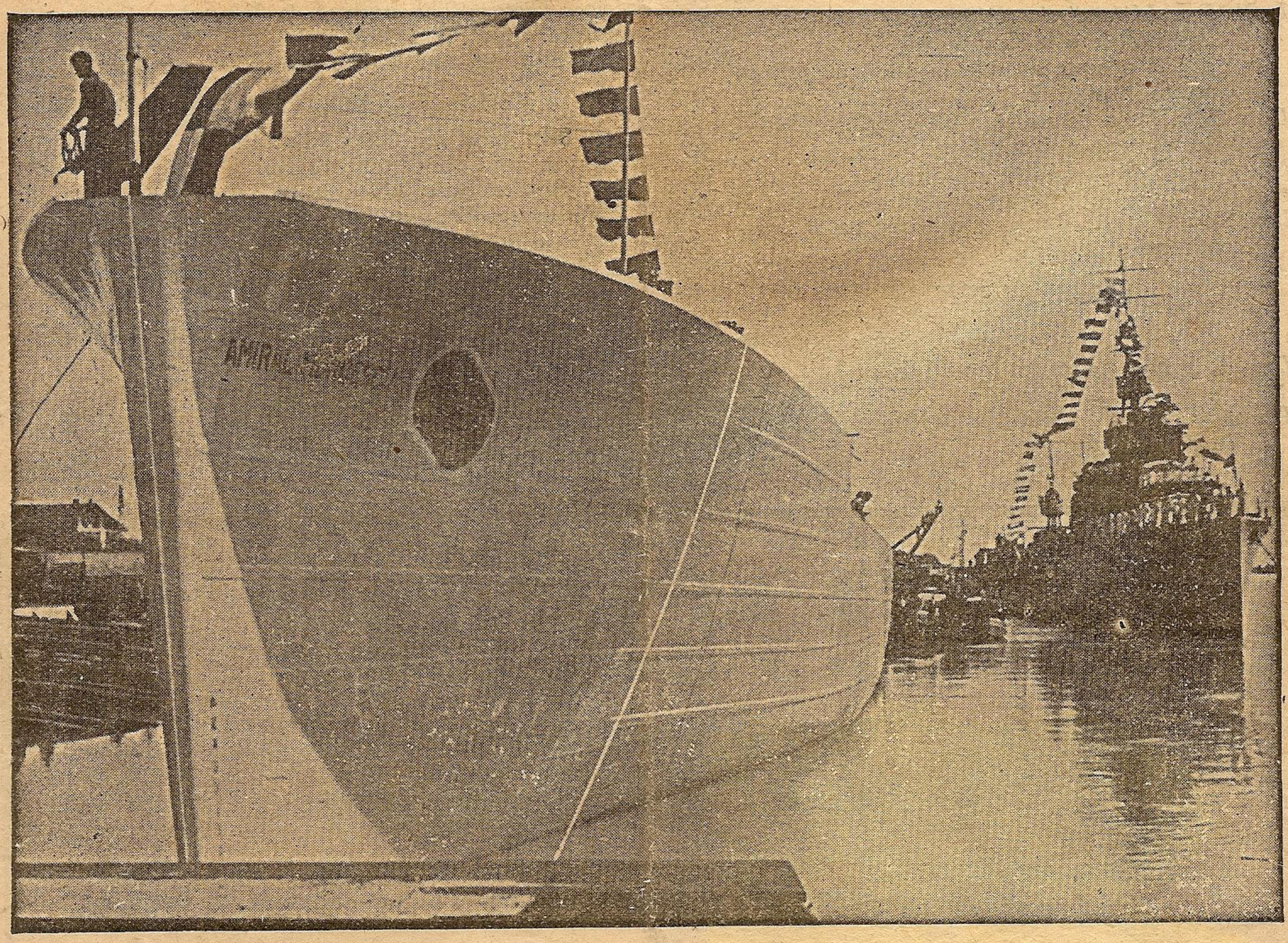
La cerere studii, proiecte și oferte fără plată prin inginerii specialiști ai societății.

ŞANTIERELE NAVALE GALAŢI S. A.

CAPITAL SOCIAL LEI: 550.000.000

Direcţiunea Generală
BUCUREŞTI
Str. Cometa No. 33
Tel. 2.18.26

Şantierele
GALAŢI
Str. Şalupei No. 23
Tel. 17.03



CONSTRUCŢII DE NAVE DE RAZBOI ŞI COMERCIALE
REPARAŢIUNI LA ORICE FEL DE NAVE
DIVERSE LUCRARI MECANICE

„MAREA NOASTRĂ"
Str. Wilson No. 15. — Bucureşti I.

Domnului .....

Comuna .....

Judeţul .....

„Standard Graphica — Marvan"

LEI 5.000